

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة مولود معمري تيزي وزو

كلية الحقوق و العلوم السياسية

مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء
القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية

مذكرة لنيل شهادة ماستر

فرع: قانون أعمال

تحت إشراف الأستاذ

د. لعمامي عصاد

من إعداد الطالبة

بلميهوب شهيرة

لجنة المناقشة:

د/ خلوي خالد, أستاذ محاضر "ب", جامعة تيزي وزو, ... رئيسا

د/ لعمامي عصاد, أستاذ محاضر "أ", جامعة تيزي وزو, ... مشرفا و مقررا

د/ سليمان حميدة, أستاذ محاضر "ب", جامعة تيزي وزو, ... ممتحنة

تاريخ المناقشة: 2021/11/08

السنة الجامعية, 2020-2021

... بعد أعوذ بالله من الشيطان الرجيم

[الله الذي سخر لكم البحر لتجري الفلك فيه بأمره و لتبتغوا
من فضله و لعلكم تشكرون]

سورة الجاثية آية 12

إهداء

إلى أمي و أبي أولاهما الله رعايته و أطال في عمرهما و حفظهما لي
إلى إخوتي فريد و خلاف أدامكم الله سندا لي
إلى أختي هجيرة رفيقة دربي حفظك الله و رعاك
إلى أخي و أختي الراحلين ادعوا الله أن يتغمدهما برحمته
إلى جميع أساتذتي الذين كانوا سندا لي و الذين سيضلون قدوة لي , أخص
بالذكر:

الأستاذة: د.حسين فريدة

الأستاذ : د. بلميهوب عبد الناصر

مني إليكم ثمرة جهدي

ش.بلميهوب

كلمة شكر

احمد الله تعالى و اشكره , شكرا طيبا مباركا ملئ السماوات و الأرض و ما بينهما على ما أكرمني به لإتمام هذه الدراسة و ادعوا أن يباركها و يتوجهها بالمزيد من النجاح مستقبلا

أما بعد أتوجه بجزيل الشكر و عظيم الامتنان إلى:

*الدكتور الفاضل لعمامري عصاد , حفظه الله و أعلى من مقامه لتفضله الكريم بالإشراف على هذه الدراسة , و نصحه و توجيهه الدائمين و الذي كان دوما كريما و زاخرا في تقديم المعلومات القيمة .

ش.بلميهوب

قائمة المختصرات

أولاً: باللغة العربية

إها: اتفاقية هامبورغ

ج ر ج ج: جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية

ص: صفحة

ص ص: من الصفحة... إلى الصفحة

غ ت ب: الغرفة التجارية و البحرية

ق إ م إ: قانون الإجراءات المدنية و الإدارية

ق ب ج: القانون البحري الجزائري

ق ت: قانون التأمينات

ق ت ج: القانون التجاري الجزائري

ق م ج: القانون المدني الجزائري

ق ر: قواعد روتردام

م ب: معاهدة بروكسل

ثانياً: باللغة الفرنسية

Art: Article

CNAN: Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.

CPA: Cour Permanente d'Arbitrage.

EDI: Electronic data Interchange.

N°: Numéro.

Op. Cit: Ouvrage Précédemment Cité.

P: Page.

P P: De la page ...a la page.

PUF: Presse universitaire de France.

V: Volume.

مقدمة:

تشكل البحار حوالي أكثر من 72% من مساحة الكرة الأرضية¹, هذا ما وضع الإنسان أمام حتمية التعامل مع البيئة البحرية سواء ما تعلق بتغطية حاجياته الخاصة كاستغلال مختلف الموارد البحرية أو لصالح الغير هذا أثناء معاملاتهم مع بعضهم البعض, وقد تطور النشاط البحري خلال ثلاث مراحل؛ ففي العصور القديمة كانت مصر أكثر من نشط في المجال البحري، بالإضافة للدول المحاذية للبحر الأحمر ولا تخفى لنا اللمسة التي أضفاها الفينيقيون و الإغريق في مجال النشاط البحري و التجارة, ليتدخل بعدها الرومان لتنظيم مسألة تقرير النيابة بين مجهزة السفينة و ربانها² و في العصور الوسطى برز شأن الملاحة بفضل العرب فنشطت الحركة بين الشرق و الغرب فاهتمت دول أوروبا الغربية بالملاحة البحرية، مما أدى إلى ظهور عادات و تقاليد خاصة قد دونت في مجموعات، خاصة في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط.

لتشهد العصور الحديثة نمو الملاحة البحرية و ازدهارها مما صنع الحاجة إلى تقنين قواعد القانون البحري حتى يسهل الوقوف عليها و تطبيقها. هذه التطورات و العوامل ساعدت الإنسان و شجعتة على استكشاف و استغلالها البحار، بطبيعة الحال فإن التجارة من أهم النشاطات التي شغلت حيزا عظيما في حياة الإنسان لما لها من دور بارز في الارتقاء و الازدهار. ما دفع الإنسان للتفكير بطريقة لاستغلال البحار لأجل توسيع تجارته فظهرت عدة معاملات بحرية بين الدول سواء للنقل أو للتبادل التجاري. نظمت هذه المعاملات وفق اتفاقات بين ممارسي هذا النشاط و أتى عقد النقل البحري لينظم المسائل المتعلقة بعمليات النقل وفق ما يتفق عليه الأطراف.

لا يختلف عقد النقل البحري عن باقي العقود الأخرى إلا في وسيلة التنفيذ، التي تتمثل في السفينة، و يحتل عقد النقل البحري للبضائع مكانة هامة نظرا لتمييزه عن عقود النقل الأخرى، ذلك باعتبار أنه كان و مازال المسيطر في التجارة العالمية إذ تمثل حصته حوالي ثلاث أرباع التجارة البحرية هذا راجع إلى قدرة السفينة على استيعاب كم هائل من البضائع بالإضافة إلى التكلفة الزهيدة مما جعل منه الوسيلة الرئيسية و أساس التجارة العالمية.

دفعت كل هذه العوامل الدول إلى الاهتمام بأسطولها البحري، فلكي تكتسح الأسواق العالمية و تضمن مكانتها دوليا في التجارة البحرية، عملت على تشجيع كل من له إمكانية للولوج إلى هذا القطاع ، ما لم يجعل من هذا القطاع حكرا على الدولة بواسطة سلطاتها فقط إنما صار بإمكان

¹ - أنظر: مراد الشوابكة، عالم البحار و المحيطات، بحار و محيطات ، 2021/07/02 ، www.mawoo3.com.

² - أنظر: مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص06.

الخواص استغلاله و مباشرة النشاطات الخاصة فيه، مما أدى إلى تزايد فئة المتعاملين و الناشطين في النقل البحري.

هذا التطور في مجال النقل البحري صاحبه اهتمام تشريعي وطني و دولي لتوحيد و تنظيم القواعد المتعلقة بالنقل البحري عموماً، فنجد معاهدة بروكسل¹ المؤرخة في 25 أوت 1924 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن، عدلت هذه الاتفاقية ببروتوكول عرف بقواعد فيسبي (VISBY) ، ثم بروتوكول بروكسل لسنة 1979.

صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل سنة 1964،² و رغم أن هذه الأخيرة قد عدلت مرتين إلا أن في التشريع الجزائري لم يكن هناك كلام عن هذه المسألة بحيث لم تصادق الجزائر على أي من البروتوكولين و لم تشر إليهما.

كما كان للجنة الأمم المتحدة الخاصة بقانون التجارة الدولية ، كلام في هذا الخصوص إذ في تاريخ 31 مارس 1978 عقدت معاهدة أطلق عليها اسم معاهدة الأمم المتحدة لنقل البضائع عبر البحر³ و التي تسمى أيضا بقواعد هامبورغ.

أثر عدم الاستقرار في المعاملات التجارية البحرية على صفت التوحيد القانوني للقواعد المنظمة لنشاط النقل البحري، و هذا عائد إلى تغير الظروف التجارية و الاقتصادية و التكنولوجية التي أبرمت في ظلها تلك القواعد. فاتجهت الإرادة الدولية إلى إحداث اتفاقية جديدة. انشغلت بهذا الشأن لجنة الأمم المتحدة للقانون البحري الدولي مع الاستعانة باللجنة البحرية الدولية و استمر هذا العمل من 2002 إلى غاية 2008. أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة تفويضا خاصا بفتح باب التوقيع لجميع الدول على اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، المعروفة بقواعد روتردام لعام 2009،⁴ بتاريخ 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية.

¹-convention internationale du 25 out 1924 ;pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (avec protocole de signature) conclue à Bruxelles le 25 out 1924. Entrée vigueur 28 novembre 1954. Date de publication 28 novembre 1954. Office Suisse de la navigation maritime. Référence RO1954776.

² - المرسوم رقم 71/04 مؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 24 أوت 1924 معاهدة بروكسل، ج ر عدد 28، صادرة بتاريخ 03 افريل 1964.

³-convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer. Règles de HAMBourg 1978. CNUDCI. Cote AICN.9/306.

⁴ -convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. Règles de Rotterdam 2009. Ouverture a la signature le 23 septembre 2009 a Rotterdam (Pays-Bas) . C.N.105.2013.TREATIES-XI.D.8.

تجدر الإشارة إلى أن لجزائر في ظل سياسة الانفتاح الاقتصادي و تحرير التجارة الخارجية بفضل دستور 1996 الذي كرس مبدأ حرية التجارة و الصناعة، قد عملت على تطوير مجال النشاط البحري و الاهتمام به أكثر، و الذي يعد من المبادئ الأساسية التي يوليها الدستور الجزائري أهمية عظمى لحد اليوم، إذ في سنة 1976 كان المشرع قد اصدر قانون ينظم الملاحة و التجارة البحرية بموجب الأمر رقم 76-80¹ مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، و بعد سنة 1998 بدأت الجزائر تبدي نوع من الاهتمام بالجانب البحري ذلك بتعديل أحكام القانون بموجب قانون 05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، بعد التحولات الكبرى التي عرفت الجزائر و فتح مجال الاستثمار، كما قام أيضا المشرع الجزائري بتعديل آخر للقانون البحري و ذلك عام 2010 إلا أن هذا التعديل يخص مسألة الحجز على السفن.

جعلت كل هذه الأمور مجال النقل البحري قبلة للمتعاملين الاقتصاديين بغرض الاستثمار، باعتبار هذه القواعد بمثابة ضمانات لهم، هذا من جهة و من جهة أخرى كونها تضبط عقد النقل البحري و تنظمه.

تتمثل أطراف عقد النقل البحري في كل من الشاحن و الناقل، الشاحن هو كل شخص يطلب بنقل البضاعة من مكان إلى آخر سواء بأمر مباشر منه أو عن طريق ممثله أو وكيله، يمتد دوره إلى التكفل و مراقبة عملية شحن البضائع على السفينة في ميناء الانطلاق. أما الناقل فهو الطرف الذي ينفذ عقد النقل البحري للبضائع، فيلتزم بنقل البضائع عن طريق البحر مقابل أجره تسمى أجره النقل² و يعد الطرف الأقوى و المتمتع بالعلبة في فرض الشروط، خاصة تلك التي يملئها في سند الشحن³ بطبيعة الحال إبرام العقود ينشأ التزامات على عاتق الأطراف و إخلال أحدهما بالتزاماته يؤدي إلى قيام المسؤولية. و لألا يكون هناك تغليب لطرف على حساب الآخر سعت القوانين و المعاهدات إلى وضع حد للنزاعات الناشئة بين أطراف عقد النقل البحري.

1 - أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، صادرة في 10 أبريل 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 ج ر عدد 47، صادرة في 27 جوان 1998.

2 - تتمثل أجره النقل (أجره الحمولة)، في كمية النفود التي يتحصل عليها الناقل البحري مقابل نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، تظهر أهمية تكلفة أجره الحمولة البحرية إلى مدى تخفيضها بالنسبة لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة و الوسائل التكنولوجية للشحن و التفريغ و التي أدت إلى انخفاض التكاليف، بالتالي يمكن تعريف أجره الحمولة على أنها التزام مالي عن نقل البضائع و قد أشار إليها المشرع الجزائري في المادة 738 ق ب ج. أنظر: تيزة خديجة، استقلالية أجره الحمولة البحرية عن السفينة في عقد النقل البحري، دفاتر السياسة و القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، المجلد 13، العدد 02، 2021، ص 44. www.scholar.google.com

-أما اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2009 فقد عرفت في مادتها الأولى فقرة 28 على أنها الأجر مستحق الدفع إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل.

3 - سند الشحن هو إيصال يصدر من الناقل أو الربان بتسلمه للبضائع على ظهر السفينة، و يتضمن بيانات خاصة بالأطراف و البضاعة مع مجموع التحفظات الخاصة بالبضاعة. يحرر لسند الشحن نسختين أصليتين على الأقل إحداها تسلم للشاحن و الأخرى تظل عند الناقل. أنظر: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 251.

تمثل مسؤولية الناقل البحري أحد المواضيع الحيوية إذ بموجب أن يثبت الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة بأن الناقل لم يحقق النتيجة التي كانت مرجوة عند إبرام العقد و أنه لم يتم العملية حسب ما اتفق عليه في سند الشحن، ستترتب مسؤولية على عاتقه. من هذا المنطلق فإننا نتساءل عن مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إطار القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية.

تتطلب الإجابة عن الإشكالية المطروحة تبيان أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع (الفصل الأول) ثم تحديد الجزاء المترتب عن إخلال الناقل البحري للبضائع بالتزاماته (الفصل الثاني).

الفصل الأول

أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يترتب عن إبرام العقود نشوء التزامات عدة، و عقد النقل البحري للبضائع كغيره من العقود يترتب التزامات متبادلة بين الأطراف يتوجب عدم الإخلال بها. و عليه تقع على الناقل البحري أعباء خاصة مقارنة بغيره من أطراف العقد، كونه المحور الأساسي في عقد النقل البحري و يؤدي الإخلال بهذه الالتزامات إلى قيام المسؤولية على عاتقه.

تبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع، بوضع البضاعة و الوثائق المتعلقة بها و بالسفينة بين يديه، و تنتهي بتسليمها للمرسل إليه كما وردت في سند الشحن. و من بداية هذا العقد إلى نهايته، هناك مراحل و عمليات عدى يلتزم بها الناقل التي تمثل التزاماته (المبحث الأول). بالمقابل تنشئ مسؤولية عن الإخلال بهذه الالتزامات أساس و نطاق محدد من حيث فترة سريان أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، هذا من جهة ومن جهة أخرى الأشخاص اللذين تسري عليهم المسؤولية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

التزامات الناقل البحري للبضائع

نقل البضائع يمثل الالتزام الرئيسي للناقل في عقد النقل البحري، هذا من أجل تحقيق الهدف من إبرام العقد المتمثل في تسليم البضائع بأمان. و لكي تتم هذه العملية على الناقل الالتزام بأداء مجموعة من العمليات و المهام الأخرى لصالح الشاحن أو المرسل إليه. التي بدورها قسمت إلى التزامات متعلقة بالسفينة (المطلب الأول)، و أخرى متعلقة بالبضاعة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

التزامات الناقل البحري للبضائع فيما يخص السفينة

يتوجب على الناقل البحري للبضائع القيام بتقديم السفينة المتفق عليها (الفرع الأول)، و إعداد سفينة قابلة للإبحار و تجهيزها (الفرع الثاني)، و أخيرا أن يضعها تحت تصرف الشاحن في الزمان و المكان و وفق الشروط المتفق عليها في العقد (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تقديم السفينة المتفق عليها

يلتزم الناقل البحري للبضائع بتقديم السفينة المتفق عليها في العقد الأساسي، و لدراسة مضمون هذا الالتزام، توجب أولا التعرف على طبيعة و نوع العقد حول ما إذا كان متعلق بإيجار سفينة سواء لمدة معينة أو لسفر واحد أو متعدد (أولا)، أو تعلق الأمر بعقد النقل البحري (ثانيا).

أولاً: حالة تعلق الأمر بعقد إيجار السفينة

عندما يتعلق الأمر بعقد إيجار السفينة، فإن الناقل ملزم بتسخير تلك السفينة لإتمام عملية¹ نقل البضائع، و لا يسمح له استبدالها بسفينة أخرى، بل حتى وإن كان الناقل هو مالك السفينة أو مستأجر لها لغرض القيام بنشاط النقل، فإنه ملزم بتقديم السفينة المعنية في العقد الأساسي بغض النظر عن كونه محدد المدة أو لسفر واحد أو متعدد، بسبب أن الناقل في هذه الحالة لا يملك صلاحية استبدال السفينة بأخرى، فهو مقيد بتلك التي عينت في العقد، و بطبيعة الحال فإن المؤجر مطالب بتقديم السفينة المتفق عليها في عقد الإيجار و لا يقوم بتغييرها مهما كان نوع العقد الذي بينه و بين الناقل.²

ثانياً: حالة عقد النقل البحري

لا يعتبر موضوع تعيين السفينة عنصراً جوهرياً ولا يشترط في العقد بل على العكس، فإنه إذا نظرنا إلى سندات الشحن نجدها كثيراً ما تحمل في طياتها شرط يجيز للناقل تقديم سفينة أخرى بديلة عن تلك المتفق عليها، كما يحدث ألا تعين السفينة في العقد أصلاً.

أي أنه لا يوجد شرط متعلق بتعيين السفينة، و كذلك فإن سند الشحن يعطي مطلق الحرية للناقل في مسألة استبدال السفينة، أو كما سبق أن قلنا لا تعين السفينة إطلاقاً.

الواقع أن الشاحن عند تعامله مع شركة ملاحية لا يهتم بالسفينة التي سينفذ بها عقد النقل بل ما يهم هو أن تنقل البضاعة بأمان و بسفينة صالحة للملاحة.

هذا ما أكدته المادة 771 من التقنين البحري الجزائري بنصها على أن:

[...يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى من نفس صنف السفينة المعنية و صالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير...]

أجاز المشرع الجزائري للناقل تغيير السفينة و لم يقيد بشرط تقديم السفينة المعنية، فأعطاه حرية الاختيار لتبديل السفينة بسفينة أخرى الشرط الوحيد الذي وضعه المشرع هو أن تكون تلك السفينة البديلة من نفس صنف تلك التي كانت مذكورة في العقد، و يجب أن تكون صالحة للقيام

¹ -BOUKHARI Rym. Le contrat de transport maritime de marchandises sous connaissance contentieux. France-Algérie. Thèse pour l'obtention de Doctorat en Droit. Droit des affaires. L'université Paris 1 PANTHEON-SORBONNE. 26/04/2017. P151.

² - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص36.

بملاحة جيدة. الغاية من هذا الشرط هو ضمان أن السفينة البديلة ستكون بنفس مقاييس تلك المنفق عليها سابقا و ليس أقل شأن منها، هذا لضمان الحفاظ على نوعية و جودة الخدمة.

* يتوجب أن يكون بدن السفينة سليما و قويا يتحمل ظروف الملاحة.

* أن تزود بالإعدادات الكافية و القوة اللازمة للإبحار.¹

إذ لا يهم إن استبدلت السفينة أو الإبقاء عليها بقدر أهمية ضمان وصول البضاعة في الوقت المناسب، واستلامها من قبل المرسل إليه وفق شروط السلامة و توفر شروط الملاحة الصحية يعتبر ضمان لمالك البضاعة، على بضاعته و أنها لم تتعرض للتلف أو الهلاك.

الفرع الثاني

إعداد سفينة قابلة للإبحار

من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل هو أن يجهز السفينة و أن يعدها صالحة للإبحار بفعل أن السفينة هي الوسيلة الوحيدة لإتمام عملية نقل البضائع. فينبغي أن يجهز السفينة و ذلك بتوفير التعداد التقني و الطاقم الفني و أن يزودها بالمؤن و كل احتياجات السفينة التي ستؤمن الرحلة البحرية .

بما في ذلك توفير شروط المتانة و الثبات اللذان يضمنان السلامة و يسمحان بالقيام بالرحلة المقررة في ظروف عادية مع مراعاة ما قد تتعرض له من أخطار الملاحة البحرية.

فدور الناقل هو السهر على ضمان توفير الشروط اللازمة لإجراء رحلة آمنة و إيصال البضاعة كما هو مطلوب للمرسل إليه.

كما يجب على الناقل تنظيف و ترتيب جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضاعة و جعلها بحالة جيدة.

نصت في ذلك المادة 770 من التقنين البحري الجزائري:

[يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يأتي:
أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة؛

¹ - أنظر: خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري (التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، ص12.

- ب- تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب؛
ج- تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و حفظها.]

أولى المشرع الجزائري أهمية عظمى لمسألة تجهيز السفينة و وضعها في حالة صالحة للملاحة و النقل، و المقصود هنا بالتجهيز ليس فقط تزويد السفينة بالإعدادات اللازمة من وسائل تقنية و فنية بل يجب على الناقل توفير كل ما تحتاجه الرحلة بدء من سفينة قوية و متينة صالحة للإبحار¹، أيضا الطاقم البشري و الفني المساعد على تقديم الرعاية للبضاعة قبل بدء الرحلة و أثنائها. مع ضمان تغطية كل متطلبات الرحلة البحرية ومراعاة المخاطر التي تهدد البضاعة من بداية عملية النقل إلى نهايتها.

يعتبر تجهيز السفينة بالإمكانات و الإعدادات البشرية و المادية مجرد جزء صغير من التزام الناقل بإعداد السفينة فلكي يكتمل هذا الالتزام ينبغي تنظيف و ترتيب كل أقسام السفينة المخصص لاستقبال البضائع و حفظها و نقلها مع توفير العناية الفائقة للبضاعة².

ليس فقط المشرع الجزائري من نظم موضوع إعداد سفينة قابلة للإبحار بل نجد أن المعاهدات الدولية قد دقت مسبقا في هذا الشأن، و نظمت شرط الصحة و السلامة الملاحية في عقد النقل البحري للبضائع.

نصت على هذا معاهدة بروكسل 1924 في المادة 1/3³ بحيث تفرض المعاهدة على الناقل إلزامية ببذل الهمة الكافية قبل و العناية المعقولة و بعد بدء الرحلة، فهو مطالب بجعل السفينة صالحة للإبحار، و تجهيز الطاقم و جمع المؤن على وجه مرض، بالإضافة إلى إعداد العنابر و غرف التبريد و باقي الأقسام المخصصة لاستقبال البضاعة لغرض حفظها و نقلها.

1 - شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص17.

2 - شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص18.

3 - Art 3/1 (Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

a. Mettre le navire en état de navigabilité;
b. Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
c. Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception 'transport ' conservation .) convention internationale du 25 out 1924 pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance. Op.cit.

فيما يخص ملاحاة السفينة في ظل قواعد هامبورغ 1978 فإنها تنص على ضرورة التزام الناقل بممارسة العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحاة بشكل عام. فحسب ما نصت عليه المادة 1/5 من قواعد هامبورغ¹، فإن الناقل يبقى مسؤول عما يصيب البضاعة من تلف أو خسارة أثناء تواجدها في عهده، ما لم يثبت أنه و تابعيه قد اتخذوا جميع الإجراءات المعقولة لتجنب وقوع الحادث، و نتائجها. مما يفهم منه أن العناية الواجبة تمارس في كل الأوقات و ليس فقط قبل أو عند بدء الرحلة كما هو الحال حسب اتفاقية بروكسل 1924.

الفرع الثالث

وضع السفينة تحت تصرف الشاحن

يقع على عاتق الناقل التزام وضع السفينة تحت تصرف الشاحن بحيث تكون مستعدة لاستقبال البضاعة في المكان و الزمان المتفق عليهما. و كما رأينا فإن الوضع يختلف باختلاف نوع النقل، سواء في عقد الإيجار (أولا)، أو النقل بسند الشحن (ثانيا) .

أولاً: حالة عقد الإيجار

فإذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل، فإنه يجب أن توضع بأكملها تحت تصرف المستأجر، باستثناء الغرف و الأماكن المخصصة للربان و البحارة، ولا يسمح لهؤلاء حمل بضاعة في المساحة المخصصة لهم إلا في حال ما أن² لهم المستأجر بذلك. في حال مخالفة هذا الأمر فإن الأجرة عن البضائع المنقولة بدون حق تعود على المستأجر الذي بدوره يملك حق المطالبة بالتعويض³.

وإن كان الإيجار يشمل جزء من السفينة دون الآخر فإن الناقل يضع تحت تصرف الشاحن الجزء الذي قام باستئجاره، تتجسد هذه الحالة إما عندما يلتقي ناقلين يحملان عرض نقل بضاعة إلى ميناء واحد فيتشاركان في استئجار سفينة واحدة متجهة إلى وجهة واحدة لكن كل منهما يؤدي عملية نقل مستقلان عن بعضهما البعض، كما تتحقق هذه الحالة عندما يستأجر الناقل جزء من

1_

*convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer. Op.cit. 1. (Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.)

2 - شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل 1924 و القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة ماجستير في القانون، فرع قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006، ص41.

3 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص40.

سفينة و ليس كلها فيسخر له جزء منها و ليس كلها. و يلتزم بوضع ذلك الجزء تحت تصرف الشاحن في ميناء الشحن.

ثانيا: عقد النقل البحري (سند الشحن)

عندما يتعلق الأمر بنقل بحري بواسطة سند شحن، لا يلتزم الناقل بأن يضع السفينة أو جزء معيناً منها تحت تصرف الشاحن بل كل ما هو مطالب به هو أن يوفر للبضاعة مكاناً صالحاً في السفينة لأجل حفظها و نقلها، لا يكفي إحضار السفينة مجهزة و صالحة للملاحة؛ إنما يجب إحضارها في الوقت المحدد للشحن. بحيث إن قام الشاحن بإحضار البضاعة إلى رصيف ميناء الشحن في الموعد المتفق عليه، يقتضي أن تكون السفينة مهيأة لاستقبال البضائع.

المطلب الثاني

التزامات الناقل البحري للبضائع فيما يخص البضاعة

تقع على عاتق الناقل البحري سلسلة من الالتزامات المرتبطة بالبضاعة و التي يشكل مجموعها عملية النقل، فيتوجب على الناقل احترامها و إتباعها خطوة بخطوة، فيلتزم باستلام البضاعة (الفرع الأول)، ثم شحنها على ظهر السفينة (الفرع الثاني)، رصها (الفرع الثالث) و أخيراً تفريغها و تسليمها (الفرع الرابع).

الفرع الأول

استلام البضاعة

يعد استلام البضاعة في المكان و الميعاد المحدد في العقد. عمل مادي و قانوني بموجبه يحصل الناقل على الحيابة الفعلية للبضاعة بهدف نقلها، بمجرد أن يتسلمها تترتب عليه المسؤولية عن المخاطر التي قد تلحق بها¹.

أولاً: مكان استلام البضاعة

عملاً بالقاعدة فإن البضاعة تسلم للناقل في ميناء الشحن²، غير أنه يمكن الاتفاق على خلاف ذلك، و على الناقل إتمام إجراءات نقل البضاعة إلى رصيف الميناء.

¹ - الواحد رشيد، مرجع سابق، 41.

² - محمود محمد عابنة، عقد النقل، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2015، ص 87.

و ما تجدر الإشارة إليه، هو أن كل استلام للبضاعة خارج الميناء يجب أن تكون وفق اتفاق لما يستدعيه الأمر من إجراءات جمركية و إدارية والتي تشكل عبئا على الناقل البحري للبضائع¹.

ثانيا: ميعاد استلام البضاعة

نظم المشرع الجزائري مسألة ميعاد التسليم في المادة 739 ق ب²، حيث يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه و وضعها تحت تصرفه أو تحت تصرف ممثله أو وكيله بغرض نقلها. و يتعين على الناقل بعد استلام البضاعة إصدار سند شحن بناء على طلب من الشاحن، كما يمكن للناقل أن يقدم للشاحن إيصال باستلام البضاعة قبل عملية الشحن.

يحدث أن يحل إيصال الاستلام محل وثيقة الشحن في مسألة إثبات³ عملية استلام البضاعة، لكن بقبول أو بطلب من الشاحن ليكون هذا دليلا قطعيا على إتمام عملية الشحن و استلام البضاعة من قبل الناقل أو ممثليه على أن يتضمن الإيصال تاريخ الشحن. هذا ما يعرف " بالحالة المبينة بالإيصال"⁴

إذا تسلم الناقل البضاعة و لم يقدم للمرسل إليه وثيقة الشحن، ففي هذه الحالة عملية النقل ستتابع وفق ما هو وارد في عقد النقل و تخضع له نضرا لغياب وثيقة الشحن، وإن كشف عن أي ضرر لاحق بالبضاعة، فلن تكون هناك تفرقة حول ما إذا كان الضرر قد وقع في البحر⁵، أي أثناء الرحلة، أو على الرصيف قبل انتهاء عملية الشحن. بحيث تتمثل حجية وثيقة الشحن في إثبات أن عملية الشحن قد تمت بسلامة و في حال ما إذا مس البضاعة أي ضرر فإنه سيكون مبين في وثيقة الشحن هذا ما يسمح بالاطلاع عن لحظة حدوث الضرر. بخصوص سند الشحن ذكرته المادة 3/3 من اتفاقية بروكسل⁶. حسب نص المادة فإن الناقل أو وكلائه ملزمون بتقديم سند

¹ - الواحد رشيد، مرجع سابق، 42.

² - الأمر رقم 80/76 المعدل و المتمم بموجب القانون 05/98، مرجع سابق.

³ - BOUKHARI Rym. Op.cit. p 143.

⁴ - يمكن للشاحن أن يطلب من الناقل تحرير وثيقة تسمى بإيصال الاستلام لتكون بيانا على أن الشاحن قد سلم البضاعة للناقل في ميناء الشحن، و قد يحدث أن تلعب هذه الوثيقة نفس الدور الذي يقوم به سند الشحن فيما يخص إثبات الاستلام. أنظر: الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 43.

⁵ - HOU Wei. La liberté contractuelle en droit des transports maritime de marchandises. Thèse de Doctorat. Université PAUL CEZANNE-ALX-MARSEILLE 3. Ecole Doctorat. Sciences juridiques et politique. France. 20/12/2010. P319.

⁶ - convention internationale du 25 out 1924 pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance. Op.cit. Art 3/3 [**Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissance portant entre autres choses:**

شحن للشاحن تبين فيه البيانات المتعلقة بالبضاعة، كذكر العلامات الرئيسية للبضاعة التي تسمح بالتحقق من نوعها؛ كمية أو وزن البضاعة و حالتها؛ عدد الطرود...الخ. نلاحظ أن معاهدة بروكسل، اهتمت بإثبات عملية التسليم عن طريق سند الشحن أما بالنسبة لميعاد التسليم فتركزت تنظيمه لإرادة الأطراف.

بالإطلاع على أحكام قواعد هامبورغ، نجد أنها ربطت لحظة استلام الناقل للبضائع بحيازته لها، حيث تشير الفقرة الأولى من المادة الرابعة منها إلى أن الناقل مسؤول عن البضاعة طالما هي تحت حراسته. فتبدأ مسؤولية الناقل على البضائع منذ لحظة انتقالها إلى تحت إشرافه و حراسته و تمتد المسؤولية طوال فترة الرحلة إلى غاية ميناء التفريغ. بحيث نصت على ذلك المادة 1/4 من قواعد هامبورغ¹

الفرع الثاني

شحن البضاعة على ظهر السفينة

تعتبر عملية الشحن التزام ثاني يقع على عاتق الناقل، و الذي يأتي بعد مرحلة الاستلام و فيه يقوم الناقل بشحن البضاعة من الرصيف إلى ظهر السفينة سواء على سطح السفينة أو داخل العنابر، ضمن الآجال المتفق عليها هذا ما يتميز به النقل عبر الخطوط المنظمة. إذ يجري عادة الاتفاق المسبق مع الشاحن على تقرير غرامات التأخير عن الشحن في حال لم يكن التأخير ناتج عن وقوع قوة قاهرة تحول دون إتمام عملية الشحن.

يمكن للناقل البحري أن يتفق مع الشاحن للقيام بهذه العملية و تتم هذه الأخيرة بواسطة إما رافعات خاصة بالسفينة أو تلك التابعة للمؤسسة المينائية، أو حسب طبيعة البضاعة، تستخدم

a. Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;...

¹-convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer. Op.cit. Art4/1 [Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.]

الأنابيب و الخراطيم بالنسبة للسوائل كالبتترول أو الأقماع بالنسبة للبضاعة التي تحمل صبا كالحبوب، أو الدحرجة بالنسبة للآلات المتحرك، أو استخدام الحاويات التي أصبحت هي الوسيلة الأكثر استخداما نظرا لمدى عمليتها كونها توفر حماية أفضل للبضائع.¹

أولاً: أنواع الشحن

تشحن البضاعة عادة داخل عنابر السفينة كونها الأكثر أمنا و سلامة. لكن يُسمح للناقل بشحن البضاعة على سطح السفينة في حالات نادرة، هذا ما تستنكره العديد من التشريعات ولا تحبذه، نظرا لما له من مجازفة بصحة و سلامة البضائع. كونه يبقيا مكشوفة و أكثر عرضة لمخاطر البحر. لكن نجد أن المشرع الجزائري أجاز الشحن على سطح السفينة بشرط ألا يحد من صحة الرحلة، أو إذا جرى العرف على أن يتم النقل على سطح السفينة. تجدر الإشارة إلى أن أغلب شركات التأمين ترفض التكفل بالمخاطر التي تهدد البضائع المشحونة على سطح السفينة.²

ثانياً: شروط الشحن على سطح السفينة

الشرط الأول: إذا حصل اتفاق بين الأطراف يسمح بالشحن على السطح، و يثبت بموجب اتفاق مكتوب سواء على سند الشحن ذاته أو على سند مستقل عنه. في حال غياب اتفاق مسبق يصبح الناقل ملزما بإبلاغ الشاحن بتفاصيل الشحن. قد يرد في السند شرط يعرف بـ **شرط الخيار العام** مفاده أن يُمنح للناقل الحق في الشحن على السطح. بمجرد توقيع الشاحن على السند يثبت قبوله لشرط الخيار العام.³

الشرط الثاني: إذا اقتضت طبيعة البضاعة المشحونة، أو جرى العرف في ميناء الشحن، على السماح بالشحن على سطح السفينة. كحالة نقل الأخشاب أو الأشياء ذات الحجم الكبير التي تفرض طبيعتها شحنها على سطح السفينة.⁴

ثالثاً: من تقع عليه مسؤولية الشحن

بالنظر إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1924،¹ يعتبر الناقل هو المسؤول عن عملية الشحن و ذلك عملاً بنص المادة 03 فقرة 02، و التي تأخذ حكمها قواعد هامبورغ بنصها على أن الناقل هو

1 - شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 27.

2 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 48.

3 - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 29.

4 - مرجع نفسه، ص 30.

المسؤول عن عملية الشحن في غياب نص، يوضح ذلك بشكل مباشر، في حين أن قواعد روتردام تكريسا منها لمبدأ الحرية التعاقدية. تركت الخيار للأطراف في أمر تحديد من هم المسؤول عن عملية الشحن.

و قد ضم المشرع الجزائري رأيه إلى اتفاقية بروكسل بحيث اعتبر عملية الشحن من بين التزامات الناقل بالتالي تحميله مسؤولية الشحن.

الفرع الثالث

رص البضاعة

تعتبر عملية الرص من الالتزامات التي تستدعي الحرص و العناية الشديدة، إذ في حال لم يتم الرص في الشكل المطلوب و اللازم ستكون البضاعة معرضة أكثر للتلف. في هذا الفرع سنقدم تعريف للعملية (أولا)، ثم التعرف على طبيعة خطأ الرص (ثانيا).

أولاً: تعريف عملية الرص

يتمثل الرص في توزيع البضائع و ترتيبها في عنابر السفينة أو سطحها بحيث تؤمن البضاعة من خطر الهلاك و التلف أثناء الرحلة في نفس الوقت الحفاظ على توازن السفينة.²

يدخل ضمن عداد الرص وضع فواصل بين البضائع سواء كانت قطع خشبية أو أقمشة سميكة، و هذا بهدف حماية البضاعة من اهتزازات السفينة و الوقاية من الحرارة سواء تلك الصادرة من الطبيعة الأم، أو تلك الناتجة من تشغيل الآلات داخل السفينة، و حمايتها من مياه البحر.³

ثانياً: طبيعة خطأ الرص

يعتبر العيب في الرص خطأ تجارياً، كأصل، فعملية الرص من ضمن المسؤوليات الفنية للناقل، و يسأل الناقل عن أي تلف أو هلاك يصيب البضاعة بسبب عيب تخلل هذه العملية.

كما يعد عيب الرص خطأ تعاقدياً لأنه يتضمن إخلال الناقل بأحد التزاماته في عقد النقل و هذا ما يفرض عليه مسؤولية.¹

¹ - convention internationale du 25 out 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Op.cit.

² - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 265.

³ - مرجع نفسه، ص 265.

استثناءً لما كان الرص متعلقاً بثبات السفينة و توازنها، فإن هذه العملية تدخل في نطاق وظائف الربان، إذ يعتبر هو مسؤول على ملاحظته ومراقبته حتى لو أشرف تابعون للشاحن على ذلك، كون أن الربان مسؤول عن المراقبة أو الرعاية طوال الرحلة. يمكن القول إذا الناقل و الربان يتشاركان معا المسؤولية.²

إذا نظرنا إلى الاتفاقيات الدولية بخصوص عملية الرص نجد أن اتفاقية هامبورغ تحمل الناقل المسؤولية على الضرر الناشئ عن الخطأ الملاحي عكس اتفاقية بروكسل 1924. لأن عملية الرص لابد أن تكون تحت إشرافه عند قيام الرحلة و أثناءها.

يثبت خطأ الرص بكل الطرق، فعند توقف السفينة في ميناء الوصول يقوم الربان بإثبات أن الرص غير معيب.³ و ذلك بالحصول على شهادة سلامة الرص قبل تفريغ البضاعة. و تحرر هذه الشهادة من قبل خبراء التستيف، و لا يكون لها حجية إلا إذا حررت بحضور المرسل إليه أو وكيله.⁴

الفرع الرابع

الالتزام بتفريغ و تسليم البضاعة

بعد بلوغ البضاعة إلى ميناء التفريغ، يلتزم الناقل بتفريغها (أولا)، ثم تسليمها (ثانيا) .

أولاً: تفريغ البضاعة

يقصد بتفريغ البضاعة إنزالها من متن السفينة إلى رصيف ميناء الوصول، و هو عمل مادي يتم تحت إشراف الربان، لكن يجوز أن يتم الاتفاق على أن يكون التفريغ من ضمن التزامات الشاحن أو المرسل إليه، و يجب أن تكتمل عملية التفريغ في حدود المدة المعينة في العقد أو حسب الأعراف البحرية لميناء التفريغ.⁵

تتطلب عملية التفريغ من الناقل اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضاعة لتلف أو هلاك، و يلتزم بتفريغ البضاعة ما لم، يُتفق على غير ذلك، فالأصل أن هذه العملية من التزامات الناقل، لكن عملاً بمبدأ العقد شريعة المتعاقدين، فإنه إذا سبق و أن اتفق الأطراف أن

1 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 52.

2 - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 266.

3 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 52.

4 - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 32.

5 - محمود محمد عابنة، مرجع سابق، ص 90.

يعفى الناقل من إتمام هذه العملية، في هذه الحالة يلتزم الشاحن بها أو المرسل إليه أو ممثليهما، يعني حسب ما يرد في العقد. هذا من جهة، و من جهة أخرى نجد أن النظام العام لم يلزم الناقل بالقيام بالتفريغ¹ فيتفق الأطراف على تحميل الشاحن أو المرسل إليه عبء العملية.

ثانيا: تسليم البضاعة

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو الجهة المخولة لها الاستلام.² عند الوصول إلى ميناء التفريغ المتفق عليه و في الميعاد المتفق عليه، أو فترة زمنية معقولة ن في حال لم يسيروا في العقد إلى الميعاد، و يطالب الناقل بالإطلاع على وثيقة الشحن،³ لإتمام التسليم.

بتنفيذ عملية التسليم ينتهي عقد النقل البحري للبضائع إلا أن مسؤولية الناقل لا تنتضي إلا بتسليم البضاعة سليمة.⁴ بمعنى يلتزم الناقل بتسليم البضاعة حسب نص المادة 782 ل ق ب ج إلى المرسل إليه القانوني، أو من يمثله. و الذي يطالب باستلامها بإظهار نسخة من وثيقة الشحن، و إذا لم تصدر وثيقة الشحن فيطالب بناء على إظهار وثيقة نقل صحيحة، هذا لأجل أن يتحقق الناقل من هوية مستلم البضاعة.⁵

1 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 54.

2 - محمود محمد عبابنة، مرجع سابق، ص 92.

3 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 54.

4 - محمود محمد عبابنة، مرجع سابق، ص 91.

5 - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 49.

المبحث الثاني

نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتوزع مسؤولية الناقل البحري للبضائع على نطاقات عدة. منها؛ ما يعرف بالنطاق الزمني، المتمثل في الفترة الزمنية بين استلام الناقل للبضائع من ميناء الشحن، إلى غاية تسليمها في ميناء الوصول (**المطلب الأول**)، و المعلوم أن وجود مسؤولية، يستدعي وجود أشخاص تسري عليهم، فالإلى جانب الناقل المكلف بتنفيذ عقد النقل نجد أشخاص مساعدين، يتشاركون معه المسؤولية و هذا ما يعرف ب النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل (**المطلب الثاني**).

المطلب الأول

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

أدى تطور التجارة البحرية الدولية إلى ظهور خطوط و شبكات نقل متنوعة. مما فتح المجال لقيام عمليات نقل عديدة، ينشط فيها أشخاص النقل البحري، ما ولد ضرورة التنظيم و التأطير لتجنب ما قد يطرأ مستقبلاً من مشاكل، و نظراً للإشكاليات التي يطرحها موضوع مجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع، عمل المشرع الجزائري على تنظيم نطاق هذه المسؤولية استناداً إلى الاتفاقيات الدولية، التي بدورها قد اهتمت بهذه المسألة.

خصصنا هذا الجزء لإجراء دراسة عن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في كل من التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية، من حيث بداية النطاق الزمني (**الفرع الأول**)، إلى نهايته (**الفرع الثاني**).

الفرع الأول

بداية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعتبر موضوع تحديد بداية نطاق مسؤولية الناقل مهما جداً، و هذا ما عملت عليه الاتفاقيات الدولية و كذلك التشريع الجزائري، فتحديد بداية المدى الزمني لمسؤولية الناقل يمثل وضع حد للعديد من التدخلات التي يقوم بها الناقلون تنتهي إلى خلق مشاكل و عدم الاتزان في تنفيذ عقد النقل.

أولاً: تحديد بداية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وفق التشريع الجزائري

حدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل بالفترة الزمنية التي يتكفل فيها بالبضائع. أي منذ استلامه للبضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني و قد وضحت المادة 802 ق ب ج، في نصها على أن المسؤولية تبدأ من تكفل الناقل بالبضائع من ميناء الشحن، فتكفل الناقل بالبضائع يمثل لحظة انطلاق المسؤولية.¹

بالرجوع إلى أحكام الباب الخامس من التقنين البحري الخاص بالنشاطات المينائية و خلق المؤسسات المكلفة بالمناولة المينائية،² نجد أن هذه الأخيرة أصبحت هي المكلفة بعمليات الشحن و الرص و التفريغ، التي كانت فيما سبق من ضمن العمليات التي يقوم بها الناقل، بحيث أصبح هذا الأخير غالباً ما يسند عملية الشحن لمقاولي الشحن، فيتبادر في الذهن أن المقولة المينائية هي المسؤولة عن الأضرار التي قد تصيب البضاعة أثناء عملية الشحن، لكن هذا لا ينفي أن هذه العملية تدخل ضمن التزامات الناقل و هو الذي يسأل عن الأضرار التي قد تصيب البضاعة وهي تحت عهده، حتى و إن قام أشخاص آخرون بالشحن فإنه يتم تحت مسؤوليته، وإن كان قد تعاقد مع مقاولي الشحن فإن هذه العقود تظل مستقلة عن عقد النقل. و تسمح له هذه العقود بالرجوع عليهم متى ثبت خطأهم.

مما لا شك فيه أن عملية التكفل بالبضاعة تختلف عن عملية الشحن التي تقتصر على رفع البضاعة من جانب السفينة على الرصيف، إلى متنها، فلحظة تكفل الناقل بالبضاعة قد لا تتزامن مع وقت شحنها، رغم أن عملية الشحن غالباً ما تجري في وقت لاحق للتكفل. و لغرض توضيق مجال أو نطاق المسؤولية، عمل الناقلون على وضع شروط بهذا الصدد من بين هذه الشروط نذكر التسليم تحت الروافع.³

ثانياً: تحديد بداية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وفق الاتفاقيات الدولية

اهتمت أيضا الاتفاقيات الدولية بتحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، و سندرس كل من معاهدة بروكسل، قواعد هامبورغ و اتفاقية روتردام.

¹ - أمر رقم 76-80، مرجع سابق.

² - يقصد بالمناولة المينائية الأعمال المادية اللازمة لشحن البضاعة على ظهر السفينة أو إنزالها منها، راجع: زكراوي حمودي، نظام المناولة و التشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة دكتوراه، قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2019، ص 13-15.

³ - بن جيلالي سميرة، مدة مسؤولية الناقل البحري على ضوء الاتفاقيات الدولية و القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 03، العدد 05، 2015، ص 290.

أ - بداية النطاق وفق لاتفاقية بروكسل

تنص المادة الأولى في الفقرة السادسة من معاهدة بروكسل على أن نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة و بين تفريغها، يفهم من هذا أن مدة التزام الناقل حسب معاهدة بروكسل 1924، تنسب إلى الوقت الذي يمضي بين شحن البضائع في السفينة و تفريغها منها، و لم تكن هناك إشارة حول مكان الشحن أو مكان التفريغ، إذ اكتفى نص المادة بتحديد بداية النقل من الشحن و نهايته بالتفريغ.

أثير خلاف حول عمليتي الشحن و التفريغ، حول ما إذا كانتا تدخلان ضمن المرحلة البحرية¹، إذ يفسر البعض أنه حسب المادة 6/1 من اتفاقية بروكسل فإن العمليتين تدخلان ضمن الرحلة البحرية. في حين ذهب اتجاه آخر إلى تفسير الرحلة البحرية إلى المعنى الحرفي، أي منذ بدأ الرحلة إلى نهايتها في ميناء الوصول، حيث تبدأ من رص البضاعة في السفينة حتى وقت تهيئتها للتفريغ، أي إقصاء عمليتي الشحن و التفريغ.²

يربط الاتجاه الأول رأيهم بفكرة الحراسة حيث يسأل الناقل عن البضاعة طالما كانت بعهدته. بالنسبة للاتجاه المقابل فيربط فكرة سريان ضمان سلامة البضاعة بفكرة الخطورة على أساس أن قواعد التشريعات البحرية وضعت لمواجهة ظروف خاصة هي مخاطر البحر.³ لكن بالنظر إلى موقف الاتجاه الثاني، نرى أن تفسيرهم جد ضيق فالمخاطر التي تهدد البضاعة لا تنحصر فقط في المخاطر البحرية. وإنما قد تتعرض لمخاطر أثناء الشحن و عند استقبالها أو أثناء التفريغ في ميناء الوصول. و مسؤولية الناقل لا تنحصر فقط في المخاطر المادية التي قد تلحق بالبضاعة كالتأخير، بحيث يمكن أن يطرأ أمر يحول دون تنفيذ الناقل لالتزاماته مثلما ورد في العقد.

إذا فكرة الحراسة هي المعيار المثالي الذي تربط به المسؤولية في سريانها من حيث الزمان إذ يقتضي أن يكون الناقل مسؤولاً عن البضاعة ما دامت تحت حراسته.⁴

1 - لطيف جبر كومانتي، مسؤولية الناقل البحري، دار العملية للنشر و التوزيع، عمان، 2001، ص 63.

2 - بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، عقود النقل- مسؤولية الناقل- دعوى المسؤولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006، ص 103.

3 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 118.

4 - المرجع نفسه، ص 119.

ب - بداية النطاق الزمني وقواعد هامبورغ

عملا بالمادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ فإن مسؤولية الناقل عن البضائع تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهده من ميناء الشحن إلى و طوال رحلة النقل إلى غاية ميناء التفريغ.

بالنظر إلى المقصود ب**عهدة الناقل** نفهم أن المسؤولية تبدأ اعتبارا من اللحظة التي يتسلم فيها الناقل البضاعة من قبل الشاحن أو الشخص الذي ينوب عنه، أو طرف آخر له صلاحية التسليم، وتمتد هذه المسؤولية إلى غاية تسليم البضائع في ميناء الوصول. إما بتسليمها للمرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه وفق ما يحدده العقد المبرم، أو يؤخذ بالقانون أو العرف المعمول به في ميناء التفريغ.

تجدر الإشارة أن عند استخدام عبارة الناقل أو المرسل إليه، فإن المعنى لا ينحصر فقط على المحددين سابقا، إنما يدخل ضمن هذا كل من وكلاء الناقل و المرسل إليه. هذا ما أتت به أحكام الفقرة الثالثة للمادة الرابعة¹ من الاتفاقية.

تقرر من خلال نص المادة الرابعة من قواعد هامبورغ، أن بداية النطاق الزمني للمسؤولية يكون في اللحظة التي يستلم فيها الناقل البضاعة من ميناء الشحن إلى غاية التسليم في ميناء التفريغ. و كل ما يتم من عمليات أخرى خارج هذا النطاق سواء قبل أو بعد، فإنه تسري عليها قواعد عامة في مادة النقل حتى و إن نشأت بمناسبة عمليات تابعة أو مكملة لعقد النقل البحري.

عملا بمبدأ الحرية التعاقدية التي أقرتها القواعد العامة، فإنه بمناسبة هذه العمليات يمكن للناقل أن يضم في عقد النقل البحري شروط معفية للمسؤولية أو أن يحدد مسؤوليته بشرط أن لا يتجاوز التحديد القانوني الذي أوردته الاتفاقية حول مسؤولية الناقل البحري للبضائع.²

ما قيل سابقا عن العمليات التي تتم خارج النطاق الزمني لاستلام و تسليم البضاعة، لا ينفي طبيعة أنها تتدرج ضمن عقد النقل البحري، إلا إذا أثبت عقد متميز و منفصل عن عقد النقل، كعقد وكالة أو عقد وديعة مثلا، فيسأل حينها الناقل وفق أحكام ذلك العقد و يعتبر عملا أجنبيا عن عقد النقل البحري. تحديد اتفاقية هامبورغ لأحكام خاصة لمنظمة للنطاق الزمني لمسؤولية الناقل

¹ - conventions des nations unies sur le transport de marchandises par mer. Ibid . (...a) A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

i) Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte;

ou

ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;

² - أنظر: كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1997، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 46.

و وجود قواعد عامة منظمة للعمليات التي تجري في حالات قبل الاستلام أو بعد التسليم، لا يعني، أنه ثمة تقسيم لعقد النقل البحري بحيث يضل العقد موحد بالرغم من وجود نظامين قانونيين للمسؤولية و يطبق كل واحد في نطاق معين¹

ج - بداية النطاق الزمني وفقا لقواعد روتردام

يتمثل النطاق الزمني لمسؤولية الناقل وفقا لقواعد روتردام في الفترة الزمنية التي يبدأ فيها الناقل تنفيذ التزامه بنقل البضائع إلى غاية انقضاء هذا الالتزام، و ذلك بتسليمها إلى المرسل إليه و هو الشخص الذي يمنحه عقد النقل أو مستند الشحن² أو سجل النقل الإلكتروني³، حق تسلم البضائع⁴.

عملا بأحكام هذه الاتفاقية فإن مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع تشمل مدة التزام الناقل أو حدود الفترة التي يسري فيها هذا الالتزام⁵ و يبدأ احتساب هذه المدة بمجرد استلام البضاعة من الشاحن، و تعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني لعقد النقل البحري للبضائع و تبدأ مسؤوليته بمجرد استلامه لها، لذلك أدرجت عملية استلام الناقل البحري أو الطرف المنفذ⁶ ضمن الالتزامات الواقعة على عاتق الناقل.

الفرع الثاني

نهاية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

نظرا للإشكاليات التي يطرحها موضوع نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع و محاولة الناقلين التهرب أو التخلص من المسؤولية التي تقع على عاتقهم، فقد عملت الاتفاقيات الدولية على وضع قواعد و سن نصوص واضحة تحدد مجال نهاية مسؤولية الناقلين و هذا ما نظمه كذلك المشرع الجزائري.

أولا: نهاية مسؤولية الناقل في التشريع الجزائري

ينتهي عقد النقل البحري بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أو من يمثله. تعتبر عملية التسليم من النقاط التي تثير إشكاليات مختلفة، إذ عمل الناقلون على محاولة التملص من المسؤولية، و ذلك

1 - أنظر: كمال حمدي، مرجع ، سابق، ص 46.

2 - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2021، ص 102.

3 - مرجع نفسه، ص 104.

4 - بن دومية سعيدة، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة وهران، 2013، ص 18.

5 - مرجع نفسه، ص 19.

6 - الطرف المنفذ: عرفته اتفاقية روتردام على أنه أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق باستلام البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو نقلها... الخ، متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناءً على طلب من الناقل أو تحت إشراف الناقل.

بإدراج شروط للعبث بمدة المسؤولية و التأثير على امتدادها و التخلص منها في أقرب وقت ممكن. من بين هذه الشروط انتهاء المسؤولية "بالتسليم تحت روافع ميناء الوصول". و بالتالي يلقي الناقل المسؤولية على عاتق الشاحن و المرسل إليه أو ممثله القانوني مما يؤدي إلى نهاية عقد النقل البحري و التقصير من فترة المسؤولية إلى أقرب قدر ممكن.

عرف المشرع الجزائري عملية التسليم في المادة 2/739 ق ب ج، ينقسم التسليم بدوره إلى عمليتين ضروريتين، الأولى مادية و الثانية قانونية. يتمثل التسليم المادي في تقديم البضاعة من طرف الناقل أو ممثله القانوني إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

أما التسليم بالمفهوم القانوني فهو ذلك العمل القانوني الذي يوفي به الناقل التزامه بتسليم لبضائع المنقولة إلى المرسل إليه و إذا كان التسليم غالبا يتمثل في تفريغ البضاعة من السفينة، إلا أنه يجب عدم الخلط بين التفريغ¹ و التسليم².

يلتزم الناقل بمجرد أن ترسوا السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله، و الذي يطالب باستلامه بناء على إظهار وثيقة الشحن. يعد التسليم الإجراء الأخير الذي يضع حدا لعقد النقل البحري، فبتحقيقه ينتهي العقد هذا ما جاء في أحكام المادة 1/739 من التقنين البحري الجزائري³، فنصت على:

[...و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني]

يتم التسليم في ميناء التفريغ أو ما يعرف ميناء الوصول، غير أنه قد يحدث و أن لا تصل السفينة للميناء المتفق عليه و بالتالي لا يتم التسليم غير أن المشرع الجزائري بموجب المادة 1/781 ق ب،⁴ أجاز للناقل في مثل هذه الحالة إنزال البضاعة في أقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء الشحن، هذا حال ما إذا قابلت الرحلة قوة قاهرة أو حدوث واقعة فجائية و يتحمل الناقل مصاريف ذلك.⁵

ثانيا: نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية

نظمت كل من اتفاقية بروكسل، قواعد هامبورغ، و قواعد روتردام حدود و نهاية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع على النحو الآتي:

أ- نهاية المسؤولية وفق لمعاهدة بروكسل

- 1 - يقصد بالتفريغ: ذلك العمل المادي المتمثل في إنزال البضاعة من السفينة إلى البر على رصيف الميناء.
- 2 - التسليم: هو التصرف القانوني، سبق لنا أن تعرضنا له في دراستنا لالتزامات الناقل، و يقصد به تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها سواء كان المرسل إليه أو ممثله أو أي هيئة أخرى خول لها استلام البضاعة، و وضعها تحت تصرفه.
- 3 - الأمر رقم 80/76، معدل و متمم بالقانون 05/98 مرجع سابق.
- 4 - الأمر رقم 80/76، مرجع نفسه.
- 5 - أنظر: فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري و في اتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة أحمد دراية، أدرار، ص 54.

تتص على ذلك معاهدة بروكسل في الفقرة الخامسة من المادة الأولى¹

عملا بأحكام المادة سالفه الذكر فإن انقضاء عقد النقل يكون لحظة تفريغ البضائع.

من خلال قراءة نص المادة يتضح أن هناك خلاف حول ما إذا كانت عمليتي الشحن و التفريغ تدخلان في الرحلة البحرية أو لا هذا ما أشار إليه العديد من المختصين و الفقهاء و هذا ما سبق لنا أن تعرضنا له في الفرع السابق.

تجدر الإشارة إلى أن نص المادة ضيق مجال مسؤولية الناقل إذ حصره بين الشحن و التفريغ، فنجد أن المعاهدة قد أنهت العقد بمجرد تفريغ البضاعة و كذلك الحال بالنسبة لمسؤولية الناقل، إلا إذا، وجد اتفاق خاص بين الشاحن و الناقل.²

ب - نهاية مسؤولية الناقل وفقا لاتفاقية هامبورغ

وفقا لأحكام المادة الرابعة من قواعد هامبورغ فإن، مسؤولية الناقل البحري للبضائع تنتهي بتسليم البضائع للمرسل إليه أو بوضعها تحت تصرفه، تبعا للعقد³ أو القانون أو العرف المعمول به في ميناء التفريغ و في الحالات التي لا يتسلم فيها البضائع من الناقل إلى المرسل إليه فإنها تسلم إلى السلطة أو الطرف الثالث الذي تخول له ذلك القوانين⁴ و اللوائح السارية في ميناء التفريغ، تبعا لما اتفق عليه الأطراف.

هذا ما نص عليه المشرع الدولي في المادة الرابعة من قواعد هامبورغ و الفقرة الثانية جزء ب من نفس المادة نجد أنه استعمل عبارة:

[...Jusqu'au moment où il en effectue la livraison...]

حسب الأحكام الواردة في نص المعاهدة فإن واقعة التسليم تحول إلى انقضاء العقد وانتهاء النطاق الزمني لمسؤولية الناقل.

¹ - Convention internationale du 25 out 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Op.cit. Art 1/5 [**Transport de marchandises» couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.**]

² - أنظر: كاتيا عصام الصمدي، حالات مسؤولية الناقل، البحري عن نقل البضائع، في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، فرع قانون خاص، الأردن، جامعة الشرق الأوسط، 2017، ص 34.

³ - أنظر: كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري، مرجع سابق، ص 56.

⁴ - أنظر: كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، 1995، ص 51.

عملا بالقاعدة فإن تسليم البضاعة يؤدي إلى انقضاء العقد، إذ يعتبر عملا قانونيا يترتب عن وقوعه؛ تنفيذ الناقل لالتزامه الأخير الناشئ عن العقد المتعلق بالنقل البحري للبضائع¹ و التسليم غالبا ما يكون لاحقا لعملية التفريغ إذا كان التفريغ على عاتق الناقل، لكن حالات خاصة قد يكون التسليم سابقا للتفريغ متى أدرج في سند الشحن شرط التسليم تحت الروافع. إذا وفقا لهذا الشرط يتم تسليم البضاعة على ظهر السفينة و يلتزم المرسل إليه بتفريغ البضائع بعد ذلك.²

ج - نهاية مسؤولية الناقل وفقا لاتفاقية روتردام

قامت اتفاقية روتردام بتوسيع مجال مسؤولية الناقل، فكما رأينا سابقا حددت البداية باستلام الناقل للبضاعة، و حددت المادة 3/12 من اتفاقية روتردام،³ أن نهاية نطاق المسؤولية يكون بتسليم البضاعة. بحيث جاء في أحكامها أن:

[... (ب) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر...]

تسلم البضاعة لصالح المرسل إليه أو أي سلطة أو طرف ثالث يخول له القانون أو اللوائح القيام بعملية التسليم، و تعد واقعة التسليم نهاية لمدة مسؤولية الناقل عن البضائع. تضيف نفس المادة أن أي شرط يضعه الأطراف بموجب عقد النقل و يكون الهدف منه أن يسبق التسليم عملية التفريغ، يعد شرطاً باطلاً، من خلال نصها على أن:

[... 3- لأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطلاً عندما ينص على:

(أ) أن يكون وقت تسلم البضائع لاحقا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل؛

أو

(ب) أن يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل...]

أنت اتفاقية روتردام بجديد على غرار باقي الاتفاقيات التي سبق أن تحدثنا بشأنها، بحيث أنها وسعت من مجال مسؤولية الناقل، ذلك إنها اشترطت أن يكون التسليم لاحقا لعملية التفريغ. و أي شرط قد يرد في العقد مفاده أن التسليم يكون سابق للتفريغ يعتبر شرطاً باطلاً.

¹ -أنظر: كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري، مرجع سابق، ص55.

² - أنظر: كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مرجع سابق، ص 51.

³ - Art 12. La convention des nations unies sur le contrat de transport internationale de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. Op.cit.

يعد هذا الشرط الذي أوردته الاتفاقية بمثابة حماية للشاحنين لألا يتحملوا المسؤولية قبل التفريغ هذا من جهة، و من جهة أخرى يمثل قيذا للناقلين حتى لا يتهربوا من مسؤوليتهم.

المطلب الثاني

النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

بالعودة إلى الفترة التي تلي الاستقلال نجد أن الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN)¹ هي التي كانت تمثل الناقل البحري، و قد كانت هذه الشركة محتكرة من طرف الدولة، و نظرا لتزايد المبادلات التجارية عن طريق البحر الراجع إلى تطور التجارة الدولية، و بهدف تقليل و تخفيف الضغط عليها، تم إنشاء شركات نقل أخرى إلى جانب ش.و.ج.م، و المتمثلة في شركة نقل المحروقات و شركة نقل المسافرين.

بتعبير آخر فإن الدولة هي من كانت تحتكر قطاع النقل البحري بواسطة الشركات السالفة الذكر، ما دفع السلطات في طلوع الثمانينات إلى اعتماد ترسانة من النصوص القانونية في إطار الإصلاحات الاقتصادية، و ذلك بعد ثبوت هشاشة و فشل النموذج الاقتصادي المعتمد عليه، و هذا ما يعرف بتحول النظام الاقتصادي.

نتيجة لهذه التحولات التي مست القطاع الاقتصادي، فقد فتح المجال أمام الخواص لأجل الولوج إلى مختلف القطاعات و من بينها مجال النقل البحري الذي يعتبر من الأوتار الحساسة. فحل محل الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، شركات خواص كانت قد استفادت من حق الامتياز* و اهتمت المادة 1/571 ق ب المعدلة، بتحديد من هم الأشخاص المسموح لهم ممارسة نشاط النقل البحري و المتمثلين في الأشخاص الطبيعيين الذين يحملون الجنسية الجزائرية و المؤسسات العمومية الجزائرية. هذا ما سمح بظهور ممارسين جدد في هذا القطاع، و بطبيعة الحال فإن هذا التوسع و التطور سيترتب عليه امتداد في نطاق المسؤولية.

سنتمحرور دراستنا في هذا الشق حول نطاق مسؤولية الناقل من حيث الأشخاص، إذ سندرس أوجه مسؤولية الناقل (الفرع الأول)، ثم مسؤولية الناقل تجاه الأشخاص المساعدين له (الفرع الثاني).

الفرع الأول

أوجه مسؤولية الناقل البحري للبضائع

عملا بالقاعدة فإن الناقل يلتزم بموجب عقد أبرمه مع الشاحن، بتنفيذ كل الالتزامات التي تقع على عاتقه. بحيث يتكفل شخصيا بهذا العقد من بدايته إلى نهايته. إلا أن الناقل قد يعهد إلى ناقل

¹ - للمزيد من المعلومات حول هذا الموضوع راجع: لكل صالح، مدى انسحاب الدولة من الحقل الاقتصادي في الجزائر، رسالة لنيل درجة دكتوراه في العلوم تخصص القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 14 ماي 2018.

آخر بتنفيذ عملية النقل سواء كلها أو جزء منها. بحيث نكون أمام ناقل متعاقد؛ إذا نفذ الناقل العقد بنفسه و نكون أمام ناقل فعلي؛ في حال ما إذا تكفل ناقل آخر بتنفيذ العقد كله أو جزء منه فقط، كما يمكن أن يدرج في عقد النقل اسم ناقل آخر أو عدة ناقلين، فيتولى كل منهم تنفيذ جزء من العقد لتتم عملية النقل بصورة متتابعة ما هو معروف بالنقل المتتابع أو ما يسمى بالنقل بسند الشحن. فتنتقل البضاعة من ميناء لآخر و من ناقل لآخر إلى أن يستلمها المرسل إليه. هذا بالنسبة للنقل الذي يكون بحريا في كل أجزائه أي من بدايته إلى نهايته، و قد يحدث يكون النقل متنوعا بمعنى أن يشتمل على النقل البحري و النقل البري أو الجوي أو كلاهما معا؛ هذا ما يعرف بالنقل المختلط.

في هذا الفرع سنجري دراسة على الأوجه التي يمكن أن يكون عليها الناقل البحري للبضائع، إذ سنتعرض للناقل المتعاقد و الناقل الفعلي (أولا)، ثم الناقل في كل من النقل المتتابع و النقل المختلط (ثانيا).

أولاً: الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي

قلنا فيما سبق أن القاعدة تقوم على أن الناقل المتعاقد مع الشاحن هو الذي يقوم شخصيا بتنفيذ عقد النقل البحري، لكن قد يحدث أن يوكل المهمة إلى ناقل آخر بديل عنه و ما أطلقنا عليه اسم الناقل الفعلي.

1) – الناقل المتعاقد:

يقصد بمصطلح * الناقل * كل شخص أبرم عقد، أو أبرم باسمه عقد مع الشاحن لغرض نقل بضاعة عن طريق البحر. هذا ما أكدته بدورها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 في المادة 1/1 منها¹

نفهم أن المعيار الذي يكسب الشخص صفة الناقل هو تعاقد مع الشاحن لنقل البضاعة بحرا، و التعريف الذي أتت به قواعد هامبورغ في المادة السالفة الذكر قد جاء ليميز بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي.² نفس الأساس اعتمدته المشرع الجزائري، بحيث مجرد التعاقد مع الشاحن يمنح الشخص صفة الناقل المتعاقد بغض النظر عما إذا قام هو بعملية النقل أو كلف ناقلا آخر بإنجاز العملية.³

تجدر الإشارة إلى أن اسم الناقل المتعاقد يجب أن يكون مذكورا في سند الشحن، بالتالي يكون هو المسؤول عن مواجهة الغير. و عملا بحكام المادة 754 ق ب، ففي حال لم يذكر اسم الناقل في سند الشحن أو أتى الذكر غامضا و غير واضح اعتبر مجهز السفينة هو الناقل. التي تنص على:

¹ -Conventions des nations unies sur le transport de marchandises par mer. Op.cit.

² - أنظر: كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري للبضائع 1978، مرجع سابق، ص 30.

³ - أنظر: خلفي أمين، مرجع سابق، ص 62.

إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح.]

و قد أصدرت الغرفة التجارية و البحرية بهذا الشأن¹ في تاريخ 2000/01/18، ملف رقم 199632، قرارا حول قبول طعن بالنقض قامت به شركة " ش.ك ب"، نظرا لثبوت وجود خطأ في تطبيق القانون و هو عدم ذكر اسم الناقل في سند الشحن. بحيث أن المجلس القضائي كان قد أصدر سابقا قرارا لا يطابق أحكام المادة 754 ق ب² لذا فإن المحكمة العليا و عملا بأحكام المادة السالفة الذكر، بالإضافة إلى المواد: 231، 233، 244، 257 و ما يليها من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية،³ قضت ب قبول الطعن شكلا و مضمونا و بنقض و إبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 1998/02/10.

(2)- الناقل الفعلي

يتمتع الناقل المتعاقد بصلاحيات تعيين ناقل بديل عنه، و هو ما عرفناه ب " الناقل الفعلي " هذا ما لم يتضمن العقد شرط يلزم الناقل المتعاقد مع الشاحن بتنفيذ العقد شخصيا.⁴

لم يكن هناك تعبير صريح في القانون الجزائري يظهر لنا الاختلاف الموجود بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي على خلاف اتفاقية هامبورغ التي عرفت الناقل الفعلي في الفقرة الثانية من المادة الأولى.⁵ إذ يقصد بمصطلح " الناقل الفعلي " كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ عقد نقل البضائع، سواء كله أو جزء منه فقط.

يلتزم الناقل الفعلي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، و يقوم الناقل المتعاقد بإبلاغ المرسل إليه على أن عملية النقل سيتم تنفيذها من طرف الناقل الفعلي و ذلك قبل بلوغ السفينة إلى ميناء الوصول. تجنبا لوقوع أي مشكل في الاستلام، و كي لا يتحجج المرسل إليه بعدم معرفة بأن استلام البضاعة سيكون من عند الناقل الفعلي.⁶

رغم أنه ليس هناك أي رابط تعاقدية بين الشاحن و الناقل الفعلي الذي يتكفل بتنفيذ النقل أو جزء منه، إلا أن الرجوع عليه لا يؤسس على قواعد المسؤولية التقصيرية و إنما على ذات الأسس التي يتم بها الرجوع على الناقل المتعاقد، أي أن مسؤولية الناقل الفعلي تخضع لنفس أحكام مسؤولية الناقل المتعاقد.

1 - قرار المحكمة العليا، غ ت ب، الصادر في 2000/01/18، قضية (ش.ك.ش) ضد (ش.ج.ت.ون)، ملف رقم 199632، نقلا من: ، منظمة المحامين سيدي بلعباس - الموقع الرسمي- اطلع عليه بتاريخ 2021/07/22، 15:12. www.avocats-sba.dz.

2 - قانون رقم 80/76، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 05/98. مرجع سابق.

3 - قانون رقم 09-08، مؤرخ في 18 صفر 1924، الموافق ل 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج.رج ج عدد 21، صادرة في 23 فيفري 2008.

4 - أنظر: خلفي أمين، مرجع سابق، ص 63.

5 - convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer. Op.cit.

6 - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 63.

تعرضت المادة 10 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع،¹ لمسؤولية كل من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي، في حالة حدوث أضرار و خسائر أو تأخير في تسليم البضاعة. بالعودة إلى أحكام المادة العاشرة من قواعد هامبورغ؛

* فإن الناقل المتعاقد يبقى مسؤولا على النقل بأكمله هذا سواء أسند تنفيذ العقد كله أو جزء منه إلى ناقل آخر ما عرفناه سابقا بالناقل الفعلي، و يكون الناقل مسؤولا فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، سواء أتى به هذا الأخير أو مستخدموه و وكلائه في نطاق واجباتهم و أعمالهم من فعل أو تقصير.

* كل الأحكام التي أنت بها الاتفاقية و التي تنظم مسؤولية الناقل المتعاقد فإنها تنطبق أيضا على الناقل الفعلي الذي ينفذ العقد أو جزءه.

* أي اتفاق خاص يبرمه المتعاقد و تنتج عنه التزامات لم تتعرض لها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع أو أي تنازل عن حقوق أقرتها أحكام الاتفاقية، فإنه لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق شخصيا سواء بتعبير صريح أو بالكتابة و في حالة ما لم يوافق الناقل الفعلي على ذلك فإنه ليس مجبرا بتنفيذ ما ورد في الاتفاق الخاص.

* في حال ثبوت وقوع مسؤولية على الناقل المتعاقد و الفعلي، فإن مسؤوليتهما تكون بالتضامن.

* حرصت الفقرة الخامسة من المادة العاشرة لقواعد هامبورغ، انه عند رجوع المضرور على الناقل المتعاقد أو الفعلي و وكلائهما و مستخدميهما، فيجب ألا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها منهم، حدود المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية.

و بطبيعة الحال يبقى لكل من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي الرجوع على الآخر عند اللزوم.

ثانيا: مسؤولية الناقل في النقل المتتابع و النقل المختلط

يتحدد مجال مسؤولية الناقل البحري حسب طبيعة النقل الذي يتكفل به، من حيث كونه نقل متتابع بحري بحت أو نقل مختلط بمعنى يتجاوز عقد النقل الحدود البحرية ليشمل البر أو الجو أو كلاهما.

(1) – النقل المتتابع

كنا فيما سبق قد أشرنا إلى أن النقل البحري يتمثل في ذلك النقل الذي يتم من ميناء لآخر بصفة متتابعة، إذ يتعاقد الشاحن مع الناقل على أن يقوم هذا الأخير بعملية نقل البضاعة من ميناء معين و يسلمها لناقل آخر (ناقل ثاني) و الذي بدوره يسلمها لناقل يليه و هكذا بصفة متتابعة² إلى أن

¹ -Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer. Op.cit.

² خلفي أمين، مرجع سابق، ص 65.

تسلم البضاعة إلى المرسل إليه. على أن يصدر الناقل المتعاقد مع الشاحن، سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتتابعة، و يذكر فيه ميناء التفريغ النهائي مع حفظ حق الناقل في تغيير السفينة، علما أن سند الشحن المباشر لا يصدر إلا باتفاق مع الشاحن الذي يجب أن يكون على علم بأن هناك ناقلين آخرين سوف يتولون أجزاء من عملية النقل.¹ و لا يجوز للناقل الثاني إصدار سند شحن آخر عن المسافة أو الجزء المتمم من طرفه، فهذا النوع من النقل يخضع لشروط سند الشحن المباشر لا غير، ذلك حسب ما تم الاتفاق عليه من طرف الناقل المتعاقد مع الشاحن. و هذا ما أكدته المادة 764 ق ب ج، و المادة 11 من قواعد هامبورغ.²

مثال:

كأن ترسل بضاعة من ميناء دولة (أ) إلى ميناء دولة (ب) و لا يكون هناك خط ملاحي مباشر بين الدولتين، فيتم النقل في هذه الحالة على مرحلتين، من ميناء الدولة (أ) إلى ميناء دولة أخرى لها خط ملاحي مع الدولة (ب) التي يفترض أن يتم التسليم للمرسل إليه فيها.

يكون للناقل في هذه العملية صفتان، الأولى صفة الناقل، و هذا عندما يتكفل بالجزء المتعلق بالنقل، و الصفة الثانية تتمثل في كونه "وكيل بالعمولة" هذا عند اتفاه مع ناقل ثاني، حيث يبرم العقد الثاني باسمه هو لكن لحساب موكله الشاحن.³ و يبقى عقد النقل موحدا فيترتب عن وحدة عقد النقل النتائج الآتية:

* إمكانية المرسل إليه الرجوع على الناقل المتعاقد على كل المسافة التي تسري عليها وثيقة الشحن، حتى و إن كان قد تسلم البضاعة من ناقل آخر، و يبقى على الناقل المتعاقد أو أي ناقل قام بدفع مبلغ التعويض، الرجوع على الناقلين اللاحقين له،⁴ على أن يثبت أن الضرر قد وقع خلال الفترة التي كانت فيها البضاعة تحت حراسة الناقلين الآخرين استنادا للمادة 766 قانون بحري جزائري.⁵ التي تنص على:

[يتمتع الناقل الذي يكون قد دفع تعويضا لصاحب البضاعة نظرا للمسؤولية التكافلية و التضامنية الناتجة عن وثيقة الشحن المباشر. بحق الرجوع على الناقلين الآخرين و المؤولين بموجب وثيقة الشحن.

بيد أنه لا يمكن ممارسة هذا الرجوع ضد ناقل يثبت بأن الضرر لم يحصل على مسافته]

*تحكم شروط سند الشحن المباشر عمليات النقل المختلفة بين الناقل و الشاحن و المرسل إليه. بحيث إذا اتفق الناقل الأول (الناقل المتعاقد) مع الناقل الثاني على شرط مخالف لما تم الاتفاق

1 - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 95.

4- Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer. Op.cit.

- يقصد ب وكيل بالعمولة؛ كل شخص يقوم بتصرف قانوني باسمه الشخصي لفائدة موكله مقابل أجره تسمى العمولة.

3 - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 95.

4 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 126.

5 - الأمر رقم 76-80، مرجع سابق.

عليه من الشاحن في عقد النقل، فإن الناقل المتعاقد هو المسؤول الوحيد أمام الشاحن و المرسل إليه.¹

تجدر الإشارة إلى الحالة التي يقوم فيها الشاحن بالتعاقد مع الناقل الأول على إيصال بضاعة إلى نقطة معينة، ثم يتعاقد الشاحن مجددا مع ناقل آخر لإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول.² لم ترد في القانون الجزائري أي مادة لتنظم هذه الحالة، لكن من البديهي الجزم بأن العقدين سيكونان مستقلين عن بعضهما، بحيث أن الشاحن سيحرر سند شحن منفصل لكل عملية نقل في هذه الحالة.

(2) – الناقل في النقل المختلط

يعرف أيضا بالنقل الدولي متعدد الوسائط، و يعرف على أنه ذلك النقل الذي يتم بطرق مختلفة، أي بطريق البحر في جزء منه و برا في الجزء الآخر.³ نظم المشرع الجزائري النقل المختلط بموجب المادة 763 من التقنين البحري، في حين نجد أن قواعد هامبورغ لم يأتي فيها كلام عن المسألة. و نجد أن اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط، المعتمدة بجنيف 1980/05/24 التي نظمت النقل الدولي المختلط.

يتم هذا النوع من النقل في أوساط مختلفة، فكل جزء منه يتم بوسيلة مختلفة سواء بحرا، برا أو جوا أو عن طريق السكك الحديدية، و للشاحن أن يختار إما أن:

* يتعاقد مع الناقل البحري و البري و الجوي، كل منهم على حدا و في هذه الحالة تكون العقود مستقلة عن بعضها و تسري على كل واحد منها أحكامه الخاصة.

* أو أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري و الناقل البري على نقل البضاعة إلى البلد المراد إتمام عملية التسليم فيه، على أن يكون العقد موحدا يتضمن جميع عمليات النقل المختلطة.

يكمن الاختلاف في هذا النوع من النقل، أنه لا يثبت بسند واحد كما هو الحال في النقل المتتابع ن نظرا لاختلاف طبيعة عمليات النقل. ففي هذه الحالة يصدر سند شحن خاص بالنقل البحري. و تذكر أن نقل خاصة بالنقل البري و نفس الشيء بالنسبة للنقل الجوي، و يرفق الوثائق مع بعض و يطبق القانون البحري و المعاهدات الدولية الخاصة بهذا النظام على الجزء الخاص بالنقل البحري، و يسري القانون التجاري على الجزء الخاص بالنقل البري، و قواعد قانون الطيران و الاتفاقيات المنظمة للطيران تطبق على النقل الجوي.

1 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 126.

2 - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 66.

3 - عدلي أمير، مرجع سابق، ص 96.

مثال:

كأن يبرم عقد نقل بحري لغرض نقل بضاعة من ميناء وهران لتسلم للمرسل إليه في مدينة وارسو (Varsovie) البولندية، فيتعاقد شاحن مع ناقل بحري للبضائع على أن يلتزم بإيصال بضاعة من ميناء وهران إلى ميناء غدينيا¹ (Gdynia) ثم يواصل النقل برا إما عن طريق السكك الحديدية أو بوسيلة نقل أخرى وصولاً إلى وارسو حيث تسلم هناك البضاعة للمرسل إليه.

في مجال النقل البحري يختص سند الشحن المباشر بتنظيم جميع مراحل النقل، سواء كانت بحرية، جوية أو برية فيصدر فيه أحد الناقلين سند شحن مباشر، و على الناقل الذي أصدر سند الشحن أن يرتب مع الناقلين الآخرين مراحل النقل الأخرى. و في حال حدوث أي ضرر لبضاعة فما على المرسل إليه إلا الرجوع على الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن المباشر، و في هذه الحالة يمكن للناقل الرجوع على الناقلين اللاحقين له إذا أثبت أن الضرر قد وقع عندما كانت البضاعة في عهدهم. أو أن يعود المرسل إليه على الناقلين جميعاً بالتضامن، و تسري أحكام المادة 765 ق ب ج.²

نظراً للخلط الذي يقع فيه البعض فيما يخص الناقل في النقل المتتابع و الناقل الفعلي، تجدر الإشارة إلى الفرق الكامن بينهما. حيث أن الناقل المتعاقد في حالة النقل المتتابع لا يتفق مع الناقلين الآخرين إلا بموافقة الشاحن. خلافاً على ما هو الحال بالنسبة للناقل الفعلي، فلا يشترط الحصول على إذن أو ترخيص من الشاحن بل يكفي إعلام المرسل إليه عن وجود ناقل فعلي يتم عملية النقل أو جزء منها.

الفرع الثاني

مسؤولية الناقل البحري للبضائع بالنسبة للأشخاص المساعدين له

تنفيذ الالتزامات التعاقدية للناقل البحري للبضائع يستوجب الاستعانة بأشخاص لأجل المساعدة بطريقة أو بأخرى، و قد صنف هؤلاء إلى، الأشخاص البحريون (أولاً)، و الأشخاص البريون (ثانياً).

¹ - قامت الجزائر بافتتاح خط النقل الملاحي الرابط بين موانئها و ميناء غدينيا البولندي في عام 2019، لغرض تطوير التجارة البحرية بين الجمهورية البولندية و الجزائر. أنظر: www.aps.dz

² - الأمر رقم 80/76، المعدل و المتمم بالقانون 05/98، مرجع سابق.

أولاً: الأشخاص البحريون

يدخل ضمن هذه الفئة كل الأشخاص الذين يعملون في المجال البحري، على سطح السفينة أو الماء، و يتدخلون لأجل مساعدة الناقل البحري للبضائع على تنفيذ التزامه بنقل البضاعة. بتعبير آخر هم مجموعة الملاحين العاملين على متن السفينة و الذين يشكلون أفراد الطاقم¹ و يطلق عليهم المشرع الجزائري تسمية " رجال البحر " و قد نظمت المادة 384 ق ب² في أحكامها من هم رجال البحر. كما سبق و أن قلنا فإن هذه الفئة تنشط على متن السفينة، بطبيعة الحال قد يرتكب أحد رجال البحر خطأ من شأنه أن يقيم مسؤولية على الناقل. فيما يلي سنعرف من هم الأشخاص البحرية و سنرى مسؤولية الناقل فيما يتعلق بأخطائهم.

(1) – تعريف الأشخاص البحرية

يتكون الطاقم البحري للسفينة من الربان³ و البحارة، يمارسون على متن السفينة نشاطات مأجورة و لها علاقة غير مباشرة باستغلال السفينة⁴ و تختلف التعريفات التي وضعت للطاقم فهناك من عرفه على أنه يتكون من الربان و باقي العاملين المستخدمين من قبل المجهز و المرتبطين معه بعقد استخدام بحري⁵. في حين تنص المادة 411 ق ب ج على أن:

[يتكون طاقم السفينة من الربان و الضابط⁶ و البحارة الآخرين و الأشخاص العاملين في خدمة السفينة، و يعد المرشد أحد أفراد الطاقم خلال مدة عمله على متن السفينة]

تضيف المادة 413 ق ب ج:

[يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين و يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو ترخيص لبحار أجنبي بالإيجار لخدمة السفينة الجزائرية]

¹ - بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009/2008، ص79.

² - المادة 384 من لأمر رقم 80/76 المعدلة بموجب القانون رقم 05/89.

³ - الربان عرفته المادة 580 ق ب ج " يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً".

⁴ - MONTAS Arnaud. Droit maritime. 2e édition. Vuibert. Page 90.

⁵ - VIALARD Antoine. Droit maritime ; presse universitaire de France 1997; Page 181.

⁶ - ورد تعريف في ملحق الاتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات لسنة 1978، بحيث تنص القاعدة 1/1 فقرة (د) على أن " ضابط يعني أحد أعضاء الطاقم غير الربان و المعينين بهذه الصفة عملاً بالقانون أو القواعد الوطنية أو بموجب الاتفاقيات الجماعية أو العرف في حالة غياب مثل هذه القوانين أو القواعد". نقلاً عن محمد داود، الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و الإجازة و الخبرة للملاحين STCW، الدومان البحر، 2016/05/04، 2021/06/03، 19:11، www.aldouman.com.

فيما عرف سابقا المرسوم رقم 171/88 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر¹، الطاقم على أنه " كل شخص مبحر على متن السفينة و مقيد في سجل الطاقم " من خلال هذا التعريف نجد أن المرسوم قص قاص من النطاق الشخصي لهذه الفئة بحيث اقتصرت صفة رجال البحر على من وردت فقط أسماؤهم في سجل الطاقم.

أما في ظل المرسوم التنفيذي رقم 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو النقل التجاري أو الصيد البحري،² فإنه في المادة الثالثة فقرة أولى منه، قد عرف المستخدمين الملاحين على متن السفينة، بمصطلح "النوتي" و هم كل من الربان، الضباط و المهندسين.

كما أشرنا سابقا أن المادة 411 من القانون البحري الجزائري قد عرفت طاقم السفينة في الفقرة الأولى منها، لتخصص الفقرة الثانية لتقسيم الطاقم من مستخدمين على السطح،³ و الطاقم الآلي،⁴ ثم طاقم الاتصالات.⁵

(2)- مسؤولية الأشخاص العاملين على ظهر السفينة

تنص المادة 581 ق ب، ج على أن الربان ملزم على البقاء على متن السفينة طيلة الرحلة، و أن يمارس القيادة شخصيا. فهو المسؤول عن السفينة و المشرف الفعلي عليها في حالات دخول السفينة إلى الموانئ و الخروج منها. و نفس الشيء أكدته المادة 593 ق ب، كما جاء في أحكام المادة 592 من التقنين البحري الجزائري، أن الربان هو المسؤول الوحيد عن سير و حركة السفينة، باعتباره ملزم بقيادة السفينة وفق مبادئ فن الملاحة و القواعد و الأعراف الدولية البحرية الجاري العمل بها، و كذلك وفق الأحكام الوطنية الخاصة و المتعلقة بالمياه الإقليمية المتعارف عليها من قبل الدول.⁶

1 - المرسوم التنفيذي 171/88 مؤرخ في 02 صفر 1409، الموافق ل 13 سبتمبر 1988، المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، ج ر ج ج عدد 37، الصادرة في 03 صفر 1409 الموافق ل 14 سبتمبر 1988.

2 - المرسوم رقم 102/05، مؤرخ في 15 صفر 1426 الموافق ل 26 مارس 2005، يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، ج ر ج ج عدد 22 لسنة 2005.

3 - يقصد بمستخدمي السطح: الأفراد الذين يعملون على توجيه السفينة و تقديم المساعدة لضابط الملاحة.

4 - طاقم الآلات: يتكون طاقم الآلات من الميكانيكيين الذين يقومون بالسهر سلامة و حسن عمل آلات السفينة و هم ضابط المهندسين، مساعد ضابط المهندسين... الخ.

5 - طاقم الاتصالات: أدى تطور وسائل و مجال الاتصالات إلى ضرورة وجود ضباط مختصين في هذا المجال على متن السفينة للتنسيق مع باقي الطاقم البحري طوال الرحلة.

6 - يقصد بالمياه الإقليمية: مياه البحار و المحيطات التي تمتلك الدولة المطلة عليها حق ممارسة السيادة فيها، بحيث جاء تحديد هذه المنطقة بمسافة 12 ميلا بحريا بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982. و تشمل السيادة على المياه الإقليمية جملة من الحقوق لعل أهمها حق التحكم بالصيد و الملاحة و استثمار الثروات الموجودة فيها.

- للمزيد من التفاصيل حول هذه المسألة راجع أيضا:

يحدث أن يتسبب الملاحون الذين هم تحت إمرة الربان ، بأخطاء و في غالب الأحيان تكون بصورة الإهمال أو الرعونة و عدم الاحتياط.

مثال:

أن يبدي البحار المكلف بالسهر على سطح السفينة نقصا في اليقظة و يكون سببا في وقوع التصادم. و قد يحدث أن يتسبب المرشد في حدوث ضرر نتيجة لخطأ يرتكبه أثناء تقديمه لتوجيهات خاطئة تحول إلى وقوع تصادم أو انحراف.

(3)- مسؤولية الناقل فيما يتعلق بأخطاء الأشخاص البحريين

يختلف الحال هنا بالنسبة لمسؤولية الناقل، حسب نوع الخطأ المقترف من المساعدين الملاحيين من حيث طبيعته، سواء كان ملاحيا أو تجاريا.

(أ)- الأخطاء الملاحية

لا يعد الناقل مسؤولا عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبين البحريين الآخرون عن الناقل، مثل أخطاء قيادة السفينة هذا ما أكدته المادة 803/ق ب ج.

(ب)- الأخطاء التجارية

تطبيقا لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير، فإن الناقل يسأل عن الأخطاء التجارية لأن الغير لا تربطه أي علاقة مع الشاحن، باعتبار أنه لم يتعاقد معه شخصيا بالتالي لا يجوز للشاحن الاحتكاك مع من أتي بالخطأ و إنما عليه الرجوع على الناقل الذي تعاقد معه.¹

* جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989، ص 44.

* لعمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون دولي عام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2010، ص 30.

* الدكتور محمد هواش- الدكتور ريم عبود، القانون الدولي للبحار، من منشورات الجامعة الافتراضية السورية، الجمهورية العربية السورية 2018، <https://pedia.svuonline.org>

¹ - أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 196.

ثانيا: الأشخاص البريون

بالإضافة إلى الأشخاص البرية التي تساعد الناقل في الشق المتعلق بالإبحار، نجد أيضا الأشخاص البرية. و دورهم تقديم الاهتمام و المساعدة بالمسائل الخارجة عن نطاق الصلاحيات الفنية و الملاحية. و هم مساعدي التجهيز و مقاولو المناولة.

1- مساعدي التجهيز

نجد المشرع الجزائري قد أشار إلى هذه الفئة في الفصل الثالث من الباب الأول للكتاب الثاني من القانون البحري. و هم وكيل السفينة، وكيل العمولة و السمسار البحري.

أ- وكيل السفينة

خص المشرع الجزائري المواد 609 إلى غاية المادة 620 من القانون البحري لدراسة وكيل السفينة. بحيث قد تستدعي الضرورة أن يعين المجهز وكيل¹ له ليقوم بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة، و تتعلق أنشطته باستلام و تسليم البضائع باسم الربان و يتولى العلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية² و إبرام عقود القطر³ و الإرشاد و إسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء، كذلك التموين و تمويل الربان بالمال اللازم، و دفع الحقوق و المصاريف و غير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء. و يجوز له أن يقبل من المجهز أو الربان جميع المهام الأخرى التي تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة. و له أن يدافع عن مصالح المجهز أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق و يسأل في مواجهة المجهز مسؤولية الوكيل قبل موكله⁴ إذا لم يبذل العناية اللازمة، و ليست له أي مسؤولية في مواجهة الغير عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة باعتباره يتصرف بصفته وكيل عمن وكله لا بصفته الشخصية. ويرتبط الناقل بوكيل السفينة بموجب " عقد وكالة " فإذا ما أخل الوكيل بالتزاماته التعاقدية و في حدود وكالته، كالتأخير في استلام البضاعة، أو التأخير في تسليمها، أو عدم قيامه بالإجراءات الإدارية اللازمة و التي تنجم عنها خسائر و أضرار، تلحق بمن له الحق في استلام البضاعة،

1 - محمد أمين شيخي، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، مجلد 3، العدد الأول، 2014، جامعة أبي بكر بكايد، تلمسان، ص 100. www.aspij.cerist.dz

2 - يقصد بالسلطات الإدارية البحرية المحلية، تلك السلطات المتواجدة على المستوى المحلي و هي الإدارة البحرية و المحطة البحرية الرئيسية و المحطة البرية.

3 - للمزيد من المعلومات حول عقد القطر أنظر: بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، فرع قانون خاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2010

4 - أكلي ليندا، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية، قانون النشاطات البحرية و الساحلية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 28/06/2016، ص44.

و بالتالي يكون الناقل هو المسؤول عن ذلك في علاقته بالشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلها لأنه لا توجد علاقة تعاقدية بينهم و بين الوكيل.¹

تجدر الإشارة إلى أن القاعدة قد قضت، أن محل الوكالة في القانون الجزائري يكون دائما عملا قانونيا، لكن يمكن أن يكون المحل عملا ماديا. و هذا ما نصت عليه المادة 912 ق ب ج بحيث تتسع الوكالة أيضا للأعمال المادية إذا كانت ثمة عقود تحمل ذلك أوجب إعطاء نظرة تحليلية و تغليب العقد الصحيح.²

(ب)- وكيل الحمولة

يعد وكيل الحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي مقابل أجر و بموجب وكالة من الحق في البضاعة، باستلام البضائع باسم موكله و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة، و توزيع البضائع بين مستحقيها من المرسل إليهم. هذا ما نصت عليه المادة 621 ق ب ج، فهو لا يباشر عمل ماديا كمقاول الشحن و التفريغ و إنما يباشر عمل قانوني جوهرى يمثل نهاية عقد النقل و هو تسليم البضاعة بصفة نيابية عن أصحاب الشأن في ذلك.³

قد يحدث أن تجتمع صفة وكيل السفينة و وكيل الحمولة في شخص واحد إذا وافق على ذلك المجهز، فيعتبر بذلك وكيلا عن الناقل و عن المرسل إليه في نفس الوقت.

بحيث نصت المادة 612 من قانون 05/98 المتضمن ق ب ج، على أن:

[يجوز لوكيل السفينة أيضا العمل لحساب الطرف المتعاقد الآخر أن يوافق المجهز على ذلك]

(ج)- السمسار البحري

يعد سمسار بحري كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء سفن و بيعها و عقود الاستئجار و النقل البحري و العقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية تضم المشرع الجزائري عمل السمسار في المواد 631 إلى غاية 638 ق ب ج. و جاءت المادة 633 ق ب ج، لتحكم مسؤولية السمسار البحري كونه وسيط عمل بالوكالة. فألزمته بالعمل في حدود ما رسمه له الموكل من صلاحيات و طبقا لبنود التعليمات المدونة في وثيقة الوكالة، أي أن يكون السمسار البحري مسؤولا قبل موكله عن خطئه الشخصي و خطأ

¹ - هادف محمد صلاح، التزامات و مسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاء، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق، وزارة العدل، العدد 65، 2010، ص108.

² - أمر رقم 76-80، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05، مرجع سابق.

³ - هادف محمد صلاح، مرجع سابق.

تابعيه، و هو خطأ واجب الإثبات و مسؤوليته تشمل التعويض عن كامل الأضرار،¹ و يسأل عن خطئه على أساس المسؤولية العقدية وفقا للقواعد العامة.²

(2)- مقالول المناولة

تعرض المشرع الجزائري للمناولة المينائية و التشوين في الباب الخامس من الكتاب الثالث للقانون البحري تحت عنوان النشاطات المينائية. بحيث يقوم مقالول المناولة بعدة الأعمال، تشمل عمليات الشحن و الرص و فك البضائع هذا ما نصت عليه المادة 912 ق ب ج .

يقصد بعقد المناولة المينائية ذلك العقد الذي يعهد بمقتضاه أحد أطراف العقد البحري (الناقل الشاحن أو المرسل إليه)، إلى مقالول متخصص للقيام بعمليات الشحن على السفينة أو تفريغها منها.

يستعين المقالول البحري بعمال متخصصين يعرفون بعمال الموانئ، و بأدوات خاصة في إنجاز عمليات الشحن و التفريغ كالروافع و الصنادل و غيرها.³

يلتزم مقالول المناولة ببذل عناية فعلية و اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة و التي تقرها أصول المهنة بالنسبة لكل بضاعة⁴ و في حال ما أتى بأي خطأ يكون المقالول مسؤولا تجاه من طلب خدمته⁵ في حال ما إذا كان للناقل علاقة تعاقدية مباشرة مع مقالول المناولة فإن كل ضرر لحق بالبضاعة أو عرقلة في تطبيق عقد النقل سيكون الناقل هو المسؤول تجاه الشاحن، نظرا لغياب أي علاقة تعاقدية بين مقالول المناولة و صاحب البضاعة أو الشاحن. أما إذا كان الناقل قد عهد إلى المقالول القيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن في البضاعة أو بناء على شرط وارد في سند الشحن أو مشاركة إيجار، فإن على الناقل إبلاغ المقالول البحري بذلك حتى يعلم لحساب من يعمل و أيضا لمواجهة من هو مسؤول.

أكدت المادة 915 ق ب ج، أن عملية المناولة المينائية من العمليات الملاحية البحتة و يظهر ذلك في القرار الصادر من المحكمة العليا بتاريخ 1997/07/22 في ملف رقم 153252 و الذي جاء في حيثياته "...و بما أن القرار المنفذ لم يميز بين تفريغ البضاعة،⁶ فهي مجرد عملية مادية."

1 - محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص 69.

2 - محمود بربري، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 270.

3 - زكراوي حمودي، مرجع سابق، ص 24.

4 - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 276.

5 - مروك جميلة، الاستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية و مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة قانونية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 2002، ص 22.

6 - قرار المحكمة العليا، غ ت ب، الصادر في 1997/07/22، قضية (ملف رقم 153252، 2021/05/13، 12:11،

www.coursupreme.dz

فعمليات الرص و فك البضاعة و غيرها تعد عمليات تابعة للعمليات المادية الأصلية المتمثلة في الشحن و التفريغ.¹

¹ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 16.

الفصل الثاني

جزاء إخلال الناقل البحري للبضائع بالتزاماته

يلتزم الناقل البحري للبضائع بتحقيق النتيجة المرجوة جراء إبرام عقد النقل البحري، المتمثل في إيصال البضاعة إلي المرسل إليه، في المدة المحددة أو اللازمة مع الحفاظ على سلامة البضاعة و الحرص على عدم تعرضها لأي ضرر. و في حال تعذر على الناقل تنفيذ التزاماته، تترتب على عاتقه المسؤولية، و التي بدورها تؤدي إلى قيام جزاء قانوني.

قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، يرتكز على مجموعة من الأسس القانونية، و أركان المسؤولية المعروفة في القواعد العامة. بحيث إذا توفر ما سبق ذكره، ستنبت على الناقل مسؤولية و لا يمكنه التهرب منها، و عليه فإن كل شخص لحقت به خسائر أو ضرر نتيجة هلاك البضائع أو تلفها أو حدوث التأخير في تسليمها. يحق له أن يطالب الناقل المتسبب في ذلك بالتعويض و يرفع عليه دعوى مسؤولية. بحيث لا يمكن لمتسبب الضرر أن يتخلص من مسؤوليته باعتبارها مفروضة عليه قانونيا. لكن يحدث أن ترد قيود على مسؤولية الناقل، فيكون هناك تخفيف نسبي عليها، أو قد يحدث أن يعفى كليا منها و هذا وفقا لحالات.

سنقوم في هذا الفصل بدراسة جزاء إخلال الناقل البحري للبضائع بالتزاماته، من حيث قيام مسؤوليته (المبحث الأول)، ثم سنعرض القيود الواردة على هذه المسؤولية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

درسنا فيما سبق الجانب التنظيمي لالتزامات الناقل البحري للبضائع، و التي تمثل خط أحمر لا يسمح المساس بها. كما تعرضنا لشرح نطاق مسؤولية الناقل، إذ تمثل تلك النقاط الإطار المنظم لمسؤولية الناقل البحري للبضائع. و مجرد تعدي حدود تلك الأحكام تقوم مسؤولية الناقل، بحيث ترتكز هذه الأخيرة على مجموعة من الأسس و الأركان مجموعها يمثل قواعد لقيام مسؤولية الناقل البحري (**المطلب الأول**)، و إذا حدث و أن أثبتت مسؤولية الناقل، فمن حق كل شخص له مصلحة أن يرفع دعوى مسؤولية ضد المتسبب في الضرر بهدف التعويض عن الخسائر الحاصلة و هذا ما سنتعرض له عند دراسة أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع (**المطلب الثاني**)

المطلب الأول

ركائز مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لغرض قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع يجب أن تتوفر مجموعة من الأسس القانونية ، بالإضافة إلى ارتكازها على ثلاث أركان، و التي لا تختلف عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام. و قد خصصنا هذا المطلب لعرض الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (فرع أول)، ثم الإشارة إلى أركان مسؤوليته (فرع ثاني).

الفرع الأول

الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقوم المسؤولية القانونية بوجه عام على ثلاث أسس، يتمثل الأساس الأول في الخطأ الواجب الإثبات. و في هذه الحالة يقع عبء إثبات الخطأ الذي نتج عنه الضرر، على عاتق المدعي في مواجهة المدعى. و الأساس الثاني هو الخطأ المفترض و هنا يعفى الدائن من إثبات الخطأ.¹ و الأساس الثالث هو المسؤولية المفترضة، هنا أيضا يقع عبء الإثبات على عاتق المدعي.

¹ - مضمون الإثبات مختلف في هذه الحالة حيث لا يكفي أن يثبت المدعى (المدعى عليه) أنه لم يرتكب الخطأ بل يجب عليه أن يثبت السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر، بحيث يتوجب ألا يكون للمدعى عليه أو أي من تابعيه يد في ذلك، كالقوة القاهرة أو السبب الأجنبي.

تأسيسا على ما سبق فإن التزام الناقل البحري بنقل البضاعة هو التزام بتحقيق نتيجة، بحيث يكون الناقل مسؤولا عن عدم تحقق تلك الغاية المرجوة من إبرام العقد. أي عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

هذا ما قام كل من المشرع الجزائري و الدولي بتنظيمه. و فيما يلي دراسة عن أساس مسؤولية الناقل في القانون الجزائري (أولا)، و حسب الاتفاقيات الدولية (ثانيا).

أولا: أساس مسؤولية الناقل في القانون الجزائري

يتضح من خلال المادة 802 ق ب ج، أن المشرع الجزائري قرر أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تسلمه لها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو إلى ممثله القانوني. و لا يعفى الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 803 ق ب ج.¹

أكدت المحكمة العليا في كثير من قراراتها هذا الموقف و من بين هذه القرارات نذكر القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ 2011/02/03، بحيث أقرت أن مسؤولية الناقل تبدأ من تاريخ استلام البضاعة إلى غاية تسليمها لذوي الحق فيها. هذا استنادا إلى أساس قانوني مثبت في المادة 802 ق ب ج و لا يعفى الناقل من مسؤوليته إلا إذا تحققت حالة من الحالات المنصوص عليها في المادة 803 ق ب ج كما قلنا.²

لا يكلف المدعي بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ، ما بل يكفي إثبات وقوع الضرر.³ هكذا فإن أساس مسؤولية الناقل البحري هو المسؤولية المفترضة من جانب الناقل بحيث لا يحتاج المتضرر إلى إثبات الضرر، بل يفترض خطأ الناقل ولما تثبت علاقة السببية بين الخطأ و الضرر يصبح الناقل مسؤولا أمام المدعي و ما عليه إلا إثبات السبب الأجنبي أدى إلى وقوع الضرر حتى يعفى من المسؤولية.⁴

ما تجدر الإشارة إليه هو أن اعتبار التزام الناقل بنقل البضاعة، التزام بتحقيق نتيجة و ليس بذل عناية. يصب في مصلحة الشاحن حيث لن يستطيع الناقل إعفاء نفسه من المسؤولية حتى و لو أثبت

¹ - نص المادة 803 ق ب ج.

² - قرار المحكمة العليا ، الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية، ، بتاريخ 2011/02/03، قضية (شركة كنان ماد) ضد (الشركة ذات الأسهم تيكسيرا دوغات انجري هاري كنستر يكوس)، ملف رقم 694544، المجلة القضائية ، العدد الأول، 2013، ص 190.

³ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 23.

⁴ - فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 48.

أنه قام هو و تابعيه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، بل لابد من ثبات السبب الأجنبي مثلما قلنا سابقا.¹

ثانيا: أساس مسؤولية الناقل حسب الاتفاقيات الدولية

بالعودة إلى نص المادة 02/04 من معاهدة بروكسل² فإن الناقل لا يسأل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والتي تكون ناتجة أو ناشئة عن أسباب أجنبية لأفعال و أخطاء الناقل و وكلائه.

عملا بأحكام المعاهدة فإن التزام الناقل هو تحقيق نتيجة بإيصال البضاعة سالمة، فيكون مسؤولا عن التعويض إذا تخلفت النتيجة المرجوة بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم. و لا يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، و في حال ما أراد هذا الأخير دفع المسؤولية وجب عليه إثبات السبب الأجنبي الذي تسبب في الضرر و رده إلى سببه الحقيقي.³

أسست معاهدة بروكسل مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض الغير قابل لإثبات العكس، أي دفع المسؤولية يكون فقط ببيان السبب الأجنبي.

في حين نجد أن اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 قد أسست مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، بحيث يجوز للناقل نفي قرينة الخطأ و دفع مسؤوليته بإثبات اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، و هكذا يتبين أن التزام الناقل في اتفاقية هامبورغ هو التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة.⁴ ما نصت عليه في أحكام الفقرة الأولى من المادة الخامسة منها.⁵

ورد استثناء على قاعدة بناء مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض، و كمثال حالة الحريق، إذ نجد المادة الخامسة في الفقرة الرابعة من نفس الاتفاقية، أسست المسؤولية في حالة الحريق على الخطأ الواجب الإثبات، بحيث لا تقوم مسؤولية الناقل إلا إذا أثبت المدعي أن الحريق ناتج عن خطأ من الناقل أو وكلائه. بالعودة إلى الفقرة السادسة من نفس المادة فإن الناقل لا يسأل في حالة الضرر الناتج عن التدابير المتخذة لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات.

¹ - فتاحي محمد، مرجع نفسه، 49.

² - convention internationale pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance. Op.cit.

³ - convention des nations unies sur le transport de transport de marchandises par mer. Op.cit.

⁴ - فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 50.

⁵ - convention des nations unies sur le transport de transport de marchandises par mer. Op.cit.

نظمت قواعد روتردام مسألة أساس مسؤولية الناقل في المادة 17 منها، بحيث يعد الناقل مسؤولاً عن أي ضرر أو تأخير يلحق بالبضاعة في حال ثبت أنها وقعت في الفترة التي كانت فيها البضاعة تحت حراسته، و يتحرر الناقل من المسؤولية إذا استطاع إثبات أن السبب الحقيقي وراء الضرر الذي لحق بالبضاعة أجنبي عنه و عن الأشخاص الذين ذكرتهم المادة 18 من قواعد روتردام.¹ استخدام تعبير " إذا أثبت أن سبب أو أحد الأسباب التي أدت إلى الهلاك أو التلف أو التأخير لا ينسب إلى خطأه " الذي ورد في المادة 17 من الاتفاقية و خاصة مصطلح خطأ و ليس فعل يشير إلى أن أساس مسؤولية الناقل وفقاً لقواعد روتردام هو وصف الخطأ الذي يقبل إثبات العكس.²

الفرع الثاني

أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقوم مسؤولية الناقل على ثلاث أركان، و هي نفسها أركان المسؤولية المدنية بوجه عام. تأسيساً مما سبق فإننا نحصر أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع في؛ ركن الخطأ (أولاً)، الذي ينتج عنه الضرر (ثانياً)، مع ضرورة وجود علاقة سببية بينهما (ثالثاً).

أولاً: ركن الخطأ

يعتبر الخطأ الشرط الأساسي لقيام مسؤولية الناقل، فلا يمكن تصور مسؤولية بدون خطأ. بحيث يعتبر هذا الأخير الأساس الذي يتمسك به المتضرر لاسترجاع حقوقه، و سنحاول في هذا الجزء دراسة الأخطاء التي يسأل عليها الناقل (أولاً)، و كيفية إثباتها (ثانياً).

1- الأخطاء التي يسأل عنها الناقل البحري

عملاً بالدراسات السابقة فإن الأخطاء التي يسأل عليها الناقل مصنفة إلى صنفين، و هي الأخطاء الشخصية للناقل و تلك الخاصة بتابعيه.

¹ - Art 18^o convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectue entièrement ou partiellement par mer. Op.cit

² - "L'utilisation de l'expression << s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou retard n'est pas imputable à sa faute >> et spécialement du terme <<faute>> et non pas <<fait>> dans l'article 17 indique à notre sens, que le fondement de la responsabilité du transporteur selon les Règles de Rotterdam est la présomption de faute qui accepte la preuve du contraire.», BAZTAMI Mohamed , La Responsabilité Du Transporteur Maritime, Revue de la Doctrine et la loi, Vol 08, N°30, 2015, P168.

(أ)- الأخطاء الشخصية للناقل

يحدث أن يقترب الناقل خطأ أثناء تنفيذ التزامه الناشئ عن إبرام عقد النقل البحري للبضائع،¹ فيلحق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه.² من بين هذه الأخطاء الشخصية التي تصدر عن الناقل كأن يسمح للسفينة بالإبحار و هي في حالة غير صالحة للملاحة، أو يصدر أوامر مباشرة إلى الربان و التي تنتهي بضرر.

(ب)- أخطاء تابعي الناقل

نتحدث هنا عن الأخطاء التي لا يكون للناقل أي دخل شخصي في حدوثها، بل تلك الأخطاء التي تصدر من تابعيه.³ و غالبا ما يكون الضرر الذي تتسببه هذه الفئة راجعة لغياب الحذر أو بسبب الرعونة كخطأ رص البضاعة، أو المناورات الخطيرة التي يقوم بها الربان، هذه الأخطاء و غيرها تستدعي ضرورة تحديد الأشخاص الذين يسأل الناقل عن أخطائهم.⁴

يدخل ضمن هذه الفئة جميع الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل، لتنفيذ التزاماته سواء كانوا تابعين له، يؤدون عملهم تحت إشرافه. أو من الذين يقومون بأعمالهم بغير إشراف من الناقل.⁵ إذ يتمثل أساس تبعية المسؤولية في كون أن الأخطاء قد وقعت بمناسبة تنفيذ عقد النقل.

(2)- إثبات الخطأ

عملا بالقاعدة فإن عملية الإثبات تقع على عاتق المدعي، و بما أن مسؤولية الناقل البحري تعتبر من ضمن المسؤولية العقدية.⁶ تنشأ من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد، و ما على الشاحن أو المرسل إليه سوى إثبات إخلال الناقل بالتزاماته أو عدم تنفيذها، هذا من خلال إثبات لضرر الذي أصابه.⁷ و حسب نص المادة 124 ق م، فإن كل فعل أي كان يرتكبه الشخص بخطئه و يسبب ضرر للغير فإن من تسببه يكون ملزما بالتعويض.⁸

1 - لطيف جابر كومانى، مرجع سابق، ص 53.

2 - شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 133.

3 - لطيف جابر كومانى، مرجع سابق، ص 53.

4 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 29.

5 - هذه المسؤولية التي تترتب حتى عن أخطاء الأشخاص الذين لا يأمرون بأوامر الناقل، تعد ثمرة تكييف مسؤولية الناقل بكونها عقدية. بحيث لو أنها كيفت على أنها تقصيرية لما كان سيسأل الناقل، إلا عن أخطاء التابعين الذين يتلقون أوامر الناقل، أنظر في هذا:

لطيف جابر كومانى، مرجع سابق، ص 54.

6 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 31.

7 - لطيف جابر كومانى، مرجع سابق، ص 56.

8 - نص المادة 124 من الأمر

ثانياً: ركن الضرر

لا يكفي وقوع الخطأ لمسائلة الناقل، إذ يجب أن يقترب بإحداث ضرر مباشر.¹ يتجسد هذا الأخير في ثلاث صور و هي كالآتي؛

(1)-الهالك (la perte)

يقصد بالهلاك زوال الشيء أو تدمره بمعنى أن يتعذر على الناقل تسليم الشيء إلى المرسل إليه سواء بصفة كلية أو جزئية.² يمكن أن يكون الهلاك كلي أو جزئي، فنكون بصدد الهلاك الكلي عند فقدان البضاعة كاملة، و يتمثل الهلاك الجزئي في حالة فقدان جزء من البضاعة و بقاء جزء آخر. يحدث أن يكون الهلاك حكماً كحالة عدم العثور على البضاعة، على سبيل المثال نذكر السرقة. و يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة في الفترة الواقعة بين استلامه للبضاعة من ميناء الشحن حتى قيامه بالتسليم في ميناء التفريغ.³

فنصت بصريح العبارة قواعد روتردام في المادة 17 عن هذا بقولها أن الناقل يسأل عن الهلاك عند حدوثه في فترة حراسته للبضاعة.⁴ و نجد أيضاً قواعد هامبورغ قد صرحت بهذا في أحكام الفقرة الأولى من مادتها الخامسة.⁵

(2)-التلف (le dommage)

يقصد بالبضاعة التالفة تلك الغير صالحة للاستغلال الذي سخرت لأجله و المعدة لغرضه. أي أن تصل البضاعة كاملة من حيث مقدارها، لكن تكون معيبة. فيكون التلف هنا إما كلياً أو جزئياً ما يحول دون إمكانية استغلالها. مثال على ذلك؛ تعرض الثمار للتلف سواء كلها أو جزء من الكمية. و يمكن للتلف أن يأخذ حكم الهلاك الجزئي.⁶ من صور التلف أن يصل جزء من البضاعة فقط، أي بمعنى آخر أن يلحق البضاعة نقصان في الوزن أو الحجم، دون أن يكون لطبيعتها دخل ما يعرف " بعجز الطريق ". تحديد وجود التلف يتم بمقارنة ما هو وارد في سند الشحن من بيانات مع ما تم

¹ - يعرف الضرر أنه ما يصيب الشخص في حق من حقوقه أو مصلحة مشروعة له. أنظر: هاني دويدار، الناقل البحري و الجوي، منشورات حلبي الحقوقية، لبنان، ص 53.

² - عباس زياد كامل السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة آفاق للعلوم، المجلد 06، العدد 01، 2021، كلية المأمون الجامعة قسم القانون، العراق، ص 256.

³ - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 77.

⁴ - convention internationale pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance. Op.cit.

⁵ - convention des nations unies sur le transport de transport de marchandises par mer. Op.cit.

⁶ - دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل درجة دكتوراه في القانون، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011/2010، ص 72.

تسليمه من قبل الناقل بعد إتمام الرحلة.¹ فيسأل الناقل عن التلف اللاحق بالبضاعة عن فترة وجودها تحت حراسه. أما قبل و بعد هذه الفترة فتسري القواعد العامة.² و قد نظمت كل من اتفاقية هامبورغ و قواعد روتردام هذه المسألة.

(3)- التأخير (le retard)

نعني بالتأخير في تسليم البضاعة، عدم تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يقوم فيه الناقل العادي بالتسليم في ظروف مماثلة. قد ورد في الفقرة الثانية من المادة الخامسة لاتفاقية هامبورغ تعريف التأخير في التسليم، بحيث يعرض النص الحالات التي يكون فيها التأخير. ففي الحالة الأولى يكون ثمة تأخير من جانب الناقل في تسليم البضائع إذا لم يسلمها لصاحب الحق فيها في الميعاد المتفق عليه صراحة. و في الحالة الثانية يكون ثمة تأخير إذا لم يسلم الناقل البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي³ في ظروف النقل المماثلة.⁴ و نجد أيضا قواعد روتردام تؤكد بأن المسؤولية تترتب على عاتق الناقل في حالة تأخره عن تسليم البضاعة و هذا من خلال نص المادة 17 منها.

ثالثا: العلاقة السببية

تمثل العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر الركن الثالث لقيام مسؤولية الناقل، و هو ركن مستقل عن الخطأ إذ قد يحدث أن يكون هناك علاقة سببية لحدوث الضرر عن فعل أحدثه شخص، إلا أن ذلك الفعل لا يعتبر خطأ. كما قد يحدث العكس، بارتكاب خطأ تتغيب العلاقة السببية للضرر.⁵ و الصورة البارزة لركن السببية هي عندما يكون الخطأ المفترض للناقل، بحيث أن الخطأ الذي افترض يحتمل أن يكون هو سبب الضرر، مع احتمال أن يكون هناك سبب آخر لضرر، و إثبات المدعي للخطأ يكون في ذات الوقت إثبات لعلاقة السببية.⁶ إذا يقع عبء إثبات علاقة السببية على عاتق المدعي الذي يتمسك بمسؤولية الناقل. و لهذا الأخير أن يتخلص من مسؤوليته ف هذه الحالة بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر و الذي يجب أن يكون غير متعلق بأخطاء الناقل.

1 - كامل عباس زياد السعدي، مرجع سابق، ص 258.

2 - أعللي أمير خالد، مرجع سابق، ص 77.

3 - المقصود بالناقل العادي هو الناقل المتوسط الحرص، أي الغير الغافل أو شديد اليقظة.

4 - للمزيد أنظر: كمال حمدي مرجع سابق ص 68.

5 - محمد صبري سعدي، شرح القانون المدني الجزائري، دار الهدى، 1991، ص 93.

6 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 34.

المطلب الثاني

أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

رأينا فيما سبق التنظيم القانوني لالتزامات الناقل البحري للبضائع، و أساس قيام مسؤوليته. بحيث إذا تخلف عن أداء أحد التزاماته، أو أتى بتنفيذ معيب لما جاء في العقد ستترتب على عاتقه مسؤولية. و بالتالي يجب عليه أن يعرض على من لحق به الضرر. و في حال ما لم يحل الخلاف الذي بين الناقل و المتضرر، سواء عدم توصلهم لاتفاق حول التعويض أو غياب نية الناقل في التعويض و محاولته التهرب من المسؤولية. فقد خول القانون لصاحب الحق المعتدى عليه، الحصول على الحماية عن طريق حل الخلاف بالجوء إلى القانون. فكل شخص تعرض لاعتداء على حق من حقوقه و لم يستفد من التعويض عنه يحق له مباشرة دعوى بحق الناقل الذي تسبب له بذلك الضرر الماس بحقوقه.

بحيث أن الاهتمام الذي خص به النقل البحري للبضائع و تنظيمه بقواعد خاصة، جعل المنازعات الناشئة عنه تخضع لأحكام خاصة. هذا سواء عند الحديث عن أطراف الدعوى (الفرع الأول) أو من حيث إجراءاتها (الفرع الثاني) و اختصاص النظر فيها (الفرع الثالث) و كذا تقادما (الفرع الرابع).

الفرع الأول

أطراف الدعوى

عند الحديث عن أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فإننا بصدد الكلام عن فئتين تتمثل الأولى في أصحاب الحق في رفع الدعوى (أولا)، و تتمثل الفئة الثانية في الأشخاص الذين ترفع عليهم الدعوى (ثانيا).

أولا: أصحاب الحق في رفع الدعوى

يسمى الشخص الذي يقوم برفع الدعوى القضائية بالمدعي، و تكون له الصلة الإيجابية. فهو الذي يتقدم إلى القضاء للمطالبة بالحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يطلق عليه إسم

المدعى عليه. و يشترط في المدعي أن تتوفر فيه الصفة و المصلحة، إلا فإن القاضي الذي سترفع أمامه الدعوى لن يأذن بالتقاضي.¹

بمجرد تقييد الدعوى في سجل أمانة ضبط المحكمة تتحقق الصفة و تستمر إلى حين صدور الحكم فيها.²

نتيجة للخصوصية التي يتميز بها عقد النقل البحري للبضائع فإن صفة المدعي لا تقتصر فقط على الشاحن و إنما تمتد إلى الأشخاص الآخرين هم أولئك الذين تمتد إليهم آثار تنفيذ العقد. إذ برغم من أن العقد مبرم بين الشاحن و الناقل فقط، نجد أن كل من المرسل إليه و المؤمن يستفيدان من الصفة.

(أ)- الشاحن

يعرف الشاحن على أنه الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل، و يتولي إبرام عقد النقل البحري معه، فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري، و صاحب الحق في الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري.³ و الرجوع عليه يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن، نتيجة إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة و سليمة في الميعاد المتفق عليه.⁴

يكون للشاحن الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال، سواء كان من المقرر أن يستلم الشاحن البضاعة في ميناء الوصول أو أن يستلمها شخص آخر. بغض النظر عما إذا تم تعيينه أو كان قابلاً للتعيين، على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها.⁵ لكن يجب مراعاة أن هدف التعاقد لمصلحة الغير الذي يتضمنه عقد النقل، هو جواز رجوع المتعاقد لمصلحته بالمسؤولية على الناقل البحري، و إذا كان من حق الشاحن مطالبة الناقل بتنفيذ ما تعهد به تجاه

1 - تنص المادة 13 من الأمر رقم 09/08 المتضمن ق إ م إ، على [لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له الصفة، و مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون. يثير القاضي تلقائياً انعدام الصفة التي في المدعي أو في المدعى عليه. كما يثير تلقائياً انعدام الإذن إذا ما اشترطه القانون.]

2 - عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة و الخاصة لقبول الدعوى بين النظري و التطبيق، الطبع الثانية، دار هومة، الجزائر، 2006، ص 14.

3 - المادة 749 من الأمر رقم 80/76 المتضمن ق ب، المعدل و المتمم بالأمر رقم 05/98، مرجع سابق.

4 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 307.

5 - تنص المادة 543 مكرر 08 من الأمر رقم 59/75، المؤرخ في 1975 المتضمن ق التجاري، ج ر ج ج عدد 101، الصادرة بتاريخ 1975/12/19، المعدل و المتمم... على ما يلي [يصبح سند النقل باعتباره وثيقة تمثل ملكية البضاعة سنداً تجارياً عندما يصدر أو يظهر للحامل أو للأمر.]

الغير، فإنه تجدر الإشارة إلى أن الناقل لا يسأل عن ذلك مرتين فيما أن يسأل من قبل الشاحن أو أن يسأل من قبل الشخص الذي أبرم العقد لمصلحته.¹

(ب)- المرسل إليه

يعرف المرسل إليه على أنه ذلك الشخص الذي تعاقد الشاحن مع الناقل، على تسليم البضاعة له. ويستمد المرسل إليه أحقية رفع الدعوى ضد الناقل من حقيقة اشتراكه في عقد النقل، فله المطالبة بالبضاعة كما له الإدعاء بالمسؤولية ضد الناقل، على أن يظهر سند الشحن.²

قلنا فيما سبق أن عقد النقل البحري في غالب الأحوال يبرم بين طرفين هما الناقل و الشاحن لصالح شخص آخر يتسلم البضاعة، لكن قد يحدث أن، يرسل الشاحن البضاعة لنفسه، كأن ترسل إحدى الشركات التجارية منتجها إلى أحد فروعها في الخارج غير أنه في غالب الأحيان يحصل النقل لمصلحة شخص ثالث الذي عرف باسم المرسل إليه.³ هذا ما تضيفه خاصية أن عقد النقل البحري حتى لو كان بين طرفين إلا أنه يرتب حقوق لشخص ثالث، لا يعد طرف في العقد (المرسل إليه). فيصبح من حق هذا الأخير أن يطالب الناقل بتسليمه البضاعة و التعويض عنها كل هذا وفقا لشروط العقد.⁴

(ج)- المؤمن

هو المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه التعويض للمؤمن له، عن الأضرار التي قد تلحق بالشيء المؤمن عليه، نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه. رغم أن لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري، إلا أنه يستطيع الرجوع على الناقل الذي كان سببا في الخسائر و الأضرار اللاحقة بالبضاعة. بناءا على عقد التأمين المبرم بين المؤمن و المرسل إليه، فعندما يحصل المرسل إليه على التعويض من طرف المؤمن (شركة التأمين) تنتفي صفته في هذه الحالة في الحصول على تعويض من الناقل البحري و يحل محله شركة التأمين، ذلك بموجب عقد الحلول.⁵

¹ - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 308.

² - بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 03 العدد السابع، 2012، ص 314.

³ - بوزوينة محمد ياسين، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 05، العدد 08، 2014، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، مخبر القانون البحري و النقل، ص 215.

⁴ - العربي بوتعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص 138.

⁵ - عقد الحلول هو عقد يبرم بين المؤمن و المؤمن له، يحل بموجبه المؤمن مكان المؤمن له من أجل المطالبة بالتعويضات الناجمة عن الخسائر و الأضرار التي أصابت البضائع، و يكون مبلغ التعويض في حدود المبلغ الذي دفعته شركة التأمين للشخص المؤمن له. أنظر: المادة 118 من الأمر رقم 07/95، المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، المعدل و المتمم، ج ر ج عدد 13، لسنة 1995 " يحل محل المؤمن له في حقوقه و دعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له".

كما يجب احترام آجال 03 أشهر من أجل رفع الدعوى ضد الناقل البحري للبضائع، من قبل شركة التأمين ابتداء من تاريخ تسديد المبلغ المستحق للمرسل إليه¹ و قد أصدرت المحكمة العليا بتاريخ قرار بهذا الشأن 2006/06/07، ملف رقم 356555 عند فصلها في قضية بين شركة (س.ن) ضد الشركة الجزائرية لتأمينات النقل²، و من معها. بخصوص مسائل متعلقة ب المسؤولية و دعوى رجوع و دعوى المباشرة. فطبقت أحكام المواد 744 و 919 من التقنين البحري الجزائري.

(د)- الغير:

أجاز القانون البحري طبقا للقواعد العامة لأحكام مسؤولية الناقل التقصيرية، لكل شخص تضرر جراء هلاك أو تلف البضاعة أو تأخير تسليمها، أن يرجع على الناقل البحري. بحيث لا يشترط أن يرتبط الغير بوجود علاقة تعاقدية بينه و بين الناقل. فقط يشترط على الغير عند رفع الدعوى، أن يثبت قيام عنصر المسؤولية من خطأ و ضرر و علاقة سببية بينهما³.

ثانيا: الطرف الذي ترفع ضده الدعوى

قلنا سابقا أن الناقل يمثل الطرف الأصلي الثاني في دعوى التعويض و الذي عرفناه بالمدعى عليه. يحدث أن تمتد هذه الصفة إلى تابعيه أو وكلائه. و في مجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع تختلف صفة الناقل المسؤول عن الأضرار سواء في حالة عقد النقل الصادر بموجب سند شحن، عن حالة عقد إيجار السفينة.

(أ)- في حالة عقد النقل البحري بموجب سند شحن

ترفع دعوى التعويض على الناقل البحري أو ما يعرف بالناقل المتعاقد، و يجوز أن ترفع الدعوى على من تولى إتمام عملية النقل أو جزء منها، ما سميناه بالناقل الفعلي. كما لصاحب الحق الرجوع على أحد تابعي الناقل البحري. كما يمكن للمضروب الرجوع على مجهز السفينة باعتباره هو الناقل⁴.

1 - [يمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاث أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو تبليغ الدعوى.] المادة 744 من الأمر رقم 80/76 المتضمن ق ب ج، المعدل و المتمم بموجب الأمر رقم 05/98، مرجع سابق.

2 - قرار المحكمة العليا ت ب، ، الصادر بتاريخ 2006/06/07 ، قضية (سلومان نيبين) ضد (الشركة الجزائرية للتأمينات)، ملف رقم 356555، 2021/08/30، 22:18 www.avocats-sba.dz.

3 - بن ددوش سيد أحمد، مرجع سابق، ص 314.

4 - بالعودة إلى أحكام المادة 754 ق ب ج، فإنه في حال ما لم يبين إسم الناقل في سند الشحن اعتبر المجهز هو الناقل.

(1)- الناقل المتعاقد و تابعيه

تترتب عن عقد النقل البحري للبضائع المسؤولية المدنية عند الإخلال بالالتزامات المذكورة في العقد، و يعد الناقل أول شخص تصب على عاتقه المسؤولية و يتابع قضائيا، باعتباره هو المسؤول عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار و ذلك طبقا لنص المادة 802 ق ب.¹

قد يستعين بناقلين آخرين فيتولون إتمام مختلف مراحل النقل، و يصدر الناقل وثيقة شحن مباشرة تغطي جميع مراحل النقل، فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تنتج عند تنفيذ عقد النقل.² نظم المشرع الجزائري هذه المسألة في نص المادة 764 ق ب بحيث تنص على أن [إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعدين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم، إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، و لا يحتج بالاشتراطات و التحفظات المدرجة في وثائق الشحن منفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين]. و يتبين من خلال أحكام المواد 764 و 765 ق ب أن صاحب الحق بإمكانه مساءلة ناقل واحد ليدفع له التعويض الواجب عن الأضرار، ذلك نيابة عن باقي الناقلين، على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين³ بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه (المسؤولية بالتضامن).

(2)- الناقل الفعلي

كنا فيما سبق قد عرفنا الناقل الفعلي على أنه، الناقل الذي يتعامل مع الناقل المتعاقد على إتمام عملية النقل كلها أو جزء منها. فإذا قام بعملية النقل كلها فإنه يتحمل المسؤولية كلها عن التعويض لصاحب الحق عما أصاب البضاعة من ضرر. أما إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل فتكون مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال فترة تكفله بها فقط. و بالنسبة للأضرار الواقعة في مراحل سابقة أو لاحقة فيكون المسؤول عنها من كانت البضاعة في عهده.⁴ و بالتالي يجوز لصاحب المصلحة الرجوع على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كلاهما بالتعويض كونهما متضامنين فيما بينهما على المسؤولية.⁵ و على من دفع التعويض الرجوع على الناقل الآخر إن كان هو المتسبب في الضرر بموجب دعوى الرجوع.

1 - [يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكفله بها حتى تسليمها للمرسل إليه، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية] المادة 802 من الأمر رقم 80/76 المعدل و المتمم بموجب الأمر رقم 05/98 المتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

2 - بوزوينة محمد ياسين، مرجع سابق ص 217.

3 - بوزوينة محمد ياسين، مرجع سابق، ص 218.

4 - نص المادة 765 من الأمر رقم 80/76 المعدل و المتمم بالأمر رقم 05/98 المتضمن ق ب ج، مرجع سابق.

5 - بوزوينة محمد ياسين، مرجع سابق ص 218.

(4)- مجهز السفينة

تنص المادة 754 ق ب ج عل أن [إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة هو الناقل، و كذلك عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح]. ما أتت به أحكام هذه المادة يعتبر حماية لمصالح الشاحن و المرسل إليه ففي غياب اسم الناقل أو وجود أي في تحديد هويته يتحمل مجهز السفينة المسؤولية و بالتالي يحق لصاحب الحق في التعويض متابعة المجهز قضائيا و يساءل على أنه هو الناقل.

(ب)- عقد النقل البحري في حالة عقد الإيجار

تختلف صفة الناقل في هذه الحالة باختلاف نوع عقد الإيجار فيما إذا كان إبحار لرحلة واحدة أو لمدة، أو بهيكله

(1)- الناقل البحري في حالة إيجار السفينة لمدة زمنية محددة

يحدد أطراف هذا العقد (المؤجر و المستأجر)، مدة استغلال السفينة من الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر، و تنتهي في اليوم المتفق عليه في عقد الإيجار. عملا بأحكام المادة 701 ق ب ج¹ فإن مستأجر له صفة الناقل و ليس المالك.

(2)- الناقل البحري في حالة إيجار السفينة مهما كانت المدة

يحتفظ هنا المؤجر بتسيير السفينة تجاريا، و بالتالي تكون له صفة الناقل البحري و هذا ما نصت عليه 651 ق ب ج،² تأسيسا مما سبق فإن مؤجر السفينة يكون مسؤولا أمام من لحق به الضرر، و يمكن متابعته قضائيا.

(3)- النقل البحري في حالة إيجار السفينة بهيكلها أو غير المجهزة

يتم الاتفاق بين المؤجر و المستأجر حول سفينة غير مسلحة و غير مجهزة فيقوم المستأجر على حسابه الخاص بتجهيزها و تعيين طاقمها حتى تصبح صالحة للملاحة.

¹ - [يعود السير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، و يكون الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال، و يجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر و في حدود عقد استئجار السفينة]، نص المادة 701 من الأمر رقم 80/76 المتضمن ق ب ج، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 05/98، مرجع سابق.

² - [يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة، بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة] نص المادة 651 من الأمر رقم 80/76 المتضمن ق ب ج، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 05/98، مرجع نفسه.

يتمتع المستأجر في هذه الحالة بالتسيير التجاري، و يكون المسؤول الوحيد عن كافة الأضرار بما في ذلك التعويض للشاحن أو المرسل إليه عن الأضرار التي قد تصيب البضاعة.¹

الفرع الثاني

إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري

تخضع دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري للبضائع إلى نفس القواعد الإجرائية المنظمة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية. لأجل إثبات حق المدعي سواء كان هذا الأخير الشاحن أو المرسل إليه، في رفع الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل عن البضائع المفقودة أو التالفة. يتعين عليه اللجوء إلى الخبرة بغرض معاينة البضاعة، و يليها بعدها إخطار المدعي عليه بالضرر أو التلف. و بعد أن يتبع هذه الإجراءات يصبح بمقدوره مباشرة الدعوى لضمان سيرها بشكل صحيح.

أولاً: اللجوء إلى الخبرة

تعرض المشرع الجزائري لدراسة الخبرة في القسم الثامن من الباب الرابع من القانون رقم 09/08 المتعلق بتنظيم الإجراءات المدنية و الإدارية. إذ يلجئ المدعي إلى الخبرة لأجل توضيح و تقييم الأضرار التي لحقت بالبضاعة. بحيث تنص المادة 125 ق إ م² على أن؛ [تهدف الخبرة إلى توضيح واقعة مادية تقنية أو علمية محضة للقاضي].

تجدر الإشارة إلى أن تعيين الخبرة لا يكون فقط بطلب من المدعي و إنما من صلاحية القاضي أن يعين خبير أو أكثر من تلقاء نفسه، و هذا ما وضحته المادة 126 ق إ م³ التي تنص على

[يجوز للقاضي من تلقاء نفسه أو بطلب أحد الخصوم، تعيين خبير أو عدة من نفس التخصص أو من تخصصات مختلفة] ، كما تضيف المادة 788 ق ب ج⁴ على أن للمرسل إليه كامل الحق لطلب الاستعانة بالخبرة لمعاينة البضاعة و ذلك قبل استلامها، بهدف التأكد من سلامة وصولها.

¹ - [يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة، و لهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة و هو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير] المادة 730 من الأمر رقم 80/76 المتضمن ق ب ج، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 05/98، مرجع نفسه.

² - المادة 125 من القانون رقم 09/08 المتعلق بتنظيم الإجراءات المدنية و الإدارية، مرجع سابق.

³ - نص المادة 126 من القانون رقم 09/08 المتعلق بتنظيم الإجراءات المدنية و الإدارية، مرجع نفسه.

⁴ - أنظر: المادة 788 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98، مرجع سابق.

في حالة ما إذا كان عدد الخبراء يفوق الواحد في مسألة واحدة فقط فإنهم ملزمون بإعداد تقرير مشترك و إن اختلفت آراؤهم حينها يتعين على كل واحد تسبيب رأيه. هذا ما أكدته المادة 127 من ق إ م إ في نصها [في حال تعدد الخبراء المعينين، يقومون بأعمال الخبرة معا، و يعدون تقريرا واحدا. إذا اختلفت آراؤهم ، وجب على كل واحد منهم تسبيب رأيه].

يشترط أن يتوفر في الأمر بأجراء الخبرة¹النقاط التالية:

*عرض الأسباب التي بررت اللجوء إلى الخبرة مع تبرير تعيين عدة خبراء هذا في حالة تعددهم.
*ذكر البيانات الشخصية و عنوان الخبير أو الخبراء و بيان تخصصهم.
*تحديد مهمة الخبير بشكل دقيق.
*تحديد آجال إيداع تقرير الخبرة بأمانة الضبط.

مما سبق يتضح أن المرسل إليه أو من ينوب عنه، عند تسلمه للبضاعة يقوم بمعاينتها و فحصها لمعرفة ما إذا وصلت بحالة جيدة أو أنها قد تضررت. و في حال ما تعذر عليه ملاحظة الضرر كونه غير ظاهر، فإن له حق الاستعانة بخبير معاينة. لكن يحدث ألا يتقدم المرسل إليه و لا من ينوب عنه لتسلم البضاعة، ففي هذه الحالة على الناقل التخلص من تبعية البضاعة و ذلك بطلبه إيداعها في مخازن الميناء. هذا بعد إعلام الشاحن و المرسل إليه².

ثانيا: الإخطار

تبدأ مساءلة الناقل البحري عن التعويض بتقديم إخطار يحدد نوع الضرر الذي لحق بالبضاعة، سواء الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، ليعلم المعني بالإخطار (الناقل) و يقوم بفحص موضوعه. فيتخذ القرار الذي يراه مناسبا، إما بالخضوع للطرق الودية، و هنا يفض النزاع بين الأطراف دون الحاجة إلى خوض خصومة قضائية، أو أنه يقوم برفض طلبات المتضرر من الخسائر. بالتالي يجد الناقل نفسه على عتبت مباشرة الدعوى. و فيما يلي سنحاول التعرف عن المقصود بالإخطار، و الأطراف المعنية به، كما سنتطرق إلى ميعاد و آجال الإخطار.

¹ - أنظر: المادة 128 من القانون رقم 09/08 المتعلق ب إ م إ، مرجع سابق

² - BOUKHATIMA Fatima, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales ,Thèse doctorat en droit, Université d'Es-Senia. Oran. Algérie. 2002. P 120.

(1)-المقصود بالإخطار

في ظل غياب تعريف قانوني لشرط الإخطار، سواء في القانون البحري الجزائري أو المعاهدات الدولية تحتم علينا الأخذ بالتعريف الذي وضعه الفقه و القضاء. فحسب المفهوم الفقهي، يعرف الإخطار على أنه تعبير عن عدم الرضا و رفض قيام قرينة التسليم المطابق.¹

معنى هذا أن يعبر المرسل إليه عن عدم قبوله لاستلام البضائع نظرا لعدم تطابقها مع المواصفات الواردة في سند الشحن.

يتميز الإخطار بخاصيتين مهمتين، بحيث حرص المشرع على أن يكون الإخطار الصادر من صاحب الحق (المرسل إليه) كتابيا، و لم يحدد أي شكل من الكتابة، بل اكتفى فقط بأن يكون الإخطار كتابيا. و هذا ما نستخرجه من نص المادة 790 ق ب ج.² و أكدت المادة 19 من اتفاقية هامبورغ³ على وجوب أن يكون الإخطار مكتوبا لتفادي إثارة جدل حول الضرر، على انه ليس لهذه الكتابة شكل خاص فيمكن أن تكون بإعلان على يد محضر أو كاتب موصى عليه أو بكتابته على سند الشحن الذي يسلم للناقل أو إيصال الاستلام الذي يسلمه مستلم البضاعة للناقل.⁴

بالعودة إلى أحكام المادة الأولى الفقرة الثامنة من اتفاقية هامبورغ التي تضمنت التعاريف فإن مصطلح "كتابة" يشمل كل من البرقية و التلكس مع قبول وسائل أخرى حديثة مثل الفاكس و تبادل البيانات الكترونيا (EDI).

تجدر الإشارة إلى أن الكتابة في مادة نقل البضائع بحرا، واجبة للإثبات فحسب. فليست شرطا لانعقاد العقد.⁵

كما يشترط في الإخطار أن يكون محدد و واضح الغاية، إذ عند تحريره يجب أن يتضمن ماهية الخسائر و الأضرار التي أصابت البضائع و وجوب الابتعاد الكلي عن العموميات التي تجعل منه مجرد سرد للأحداث و البيانات المفتقرة للوضوح. فلا بد أن يكون الإخطار المقدم من قبل المرسل

¹ - بوزوينة محمد ياسين، مرجع سابق، ص 221.

² - [...] يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل] من نص المادة 780 الأمر رقم 80/76 المتضمن ق ب، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98، مرجع سابق.

³ - Convention des nations sur le transport de marchandises par mer, Op.cit.

⁴ - أكلي ليندا، مرجع سابق، ص 70.

⁵ - حمدي كمال، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، مرجع سابق، ص 33.

إليه للناقل، دقيقا لا يكتسحه الغموض مجرد الإطلاع عليه يعطي فكرة واضحة عن طبيعة الضرر أو الخسارة. هذا لكي يحضرا بالقبول من قبل المحكمة التي تنتظر في النزاع.¹

ما تجدر الإشارة إليه أن، لا جدوى من إجراء التبليغ في حالة قيام معاينة البضائع بحضور و معرفة كل الأطراف المعنيين فور استلام البضاعة و مناقشة الخسائر أو الأضرار المبينة في محضر يثبت ذلك.²

(2)-الأطراف المعنية بالإخطار

حددت المادة 1/780 من القانون البحري الجزائري الأطراف المعنية بعملية الإخطار، باعتبار أن الإخطار إجراء قانوني يقوم به كل من له مصلحة قانونية به، و يحزر ضد الأشخاص الذين يعتبرون مسؤولين عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة. بحيث نجد أن المشرع الجزائري حدد بصريح العبارة الأطراف المعنية بالإخطار بقوله: "... يقوم المرسل إليه أو من يمثل بتبليغ الناقل أو ممثله..."

أشارت أيضا قواعد هامبورغ في المادة 19 فقرة 08/06/01 إلى الأطراف المعنية بالإخطار، نفس الشيء قامت به اتفاقية بروكسل. يتعين علينا في هذا الخصوص التعرف على من يوجه الإخطار و لمن يوجه.

(أ)- أصحاب الحق في تحرير الإخطار

يحق لكل شخص له مصلحة قانونية أن يحزر الإخطار بما في ذلك المرسل إليه و ممثله، و فيما يلي دراسة حول هؤلاء.

-المرسل إليه

يقصد بالمرسل إليه الشخص الذي له صلاحية استلام البضاعة من الناقل عند وصولها إلى ميناء التفريغ، و قد يكون المرسل إليه هو الشخص المسمى في سند الشحن، أو المظهر الأخير لسند الشحن أو حامله الأخير. فحق المطالبة بالبضاعة و حق الإدعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري

¹ -AMMAR Daniel, " Droit maritime –droit de fréteur- LOI applicable Convention de ROME " Revue de jurisprudence commerciale ancien journal des agrées N°1. Janvier. Paris. 1999. P 17.

² -توجب الفقرة (4) من المادة 19 من قواعد هامبورغ، على الطرفين أن يتبادلا التسهيلات المعقولة لفحص البضائع و الكشف عن الهالك أو التلف، و ليس المقصود من هذا الالتزام مجرد تقرير قواعد مجاملة و إنما هو حسب ما بين من صياغة النص التزام قانوني.

متضمنة في سند الشحن نفسه و منقولة معه، و إن الحائز الشرعي لهذه الوثيقة له الحق في استلام البضاعة.

أشارت قواعد هامبورغ بصريح العبارة إلى أن الإخطار يوجه من قبل المرسل إليه، في المادة 01/19 بنصها على :

[A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis...]

إذ ينتهي معنى العبارة إلى أنه إن لم يقدم المرسل إليه إخطارا للناقل حول الأضرار اللاحقة بالبضاعة فإنه يعتبر كأنه استلمها في حالة جيدة. كما قد أشارت إلى هذا نفس المعاهدة في الفقرة السادسة من مادتها الثالثة.

مجمل القول أن صاحب الحق في الدعوى باعتباره صاحب صفة، و هو ذاته صاحب الحق في البضاعة و من يحق له توجيه الإخطار للناقل، في حال ثبوت الخسائر أو الأضرار في البضاعة. قد أصدرت المحكمة العليا قرارا في هذا الشأن، بحيث رفضت طلبات الشركة الجزائرية للتأمينات و كذلك شركة سونطراك، فقد طالبت بالتعويض عن الخسائر إلا أن الطلبات كانت مرفوضة لكونها لم تبرز صفتها في التقاضي و لم تظهر وثيقة الشحن بل قدمت فقط عقد الحلول و إيصال دفع التعويض بعد أن قامت بتسديد قيمة هذا الأخير لشركة سونطراك المتضررة من الخسائر اللاحقة بالبضاعة.¹

- ممثل المرسل إليه

يحدث أن يحل محل المرسل إليه شخص طبيعي أو معنوي، فيستلم البضاعة عنه. و فيما يلي دراسة للأشخاص الذين يسمح لهم القانون أن يحلوا محل المرسل إليه.

***وكيل الحمولة**

يعمل وكيل الحمولة لحساب من له الحق في البضاعة كالمرسل إليه أو وكلائه القانونيين و كل حامل لسند الشحن. يسمح القانون لوكيل الحمولة بأن يستلم البضاعة باسم موكله بموجب وكالة على أن يتصرف في حدود ما ورد في الوكالة و أتت المادة 621 ق ب ج لتنظيم مهنة وكيل الحمولة فنصت على: "يعد وكلا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكله و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة و توزيع البضائع بين المرسل إليهم" كما أوجب القانون لوكيل الحمولة أن يقوم

¹ - قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية و البحرية الصادر بتاريخ 17/12/1996، قضية (و.ب.ل.ن) ضد (ش.ج.) للتأمينات)، ملف رقم 145013، 2021/08/30، 22:22، www.coursupreme.dz

بتوجيه إخطار للناقل، فنصت المادة 624 ق ب ج على: "يجب على وكيل الحمولة إبداء تحفظاته تجاه الناقل أو من يمثله ضمن الشروط و المهل المنصوص عليها في النظام البحري الجاري به العمل في الأحوال التي لا تتوافق فيها كمية البضاعة مع بيانات وثيقة الشحن أو الوثائق الأخرى الخاصة بالنقل، و عند عدم إبدائه هذه التحفظات يعد الوكيل قد استلم البضاعة في الحالة الموصوفة بوثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى، حتى ثبوت العكس"

كما سمح القانون لوكيل الحمولة أن يحل محل المرسل إليه أمام مختلف الجهات القضائية المختصة بصفته مدعيا إذا كان متضرر نتيجة لعدم تنفيذ الناقل لالتزاماته التعاقدية أو مدعى عليه إذا كان محل دعوى قضائية، و ذلك في حدود الوكالة التي تمنح له هذا الحق استنادا لنص المادة 623 من القانون البحري الجزائري،¹ "يجوز لوكيل الحمولة أن يدعي أو يدافع عن أصحاب الحقوق في البضاعة أمام القضاء، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق".

*مقاول التشوين

تنص المادة 923 ق ب ج² على أن: "يتخذ مقاول التشوين جميع التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تعيبها".

وفقا لنص المادة فإن مقاول التشوين له كامل الحق في تمثيل المرسل³ إليه في حال ما إذا كان يعمل لحسابه فيخول له القانون حق إبداء التحفظات ضد الناقل البحري و إخطاره عن كل خلل يلاحظه في البضاعة.

*وكيل العبور

يكلف عادة وكيل العبور من قبل أصحاب الحق في البضاعة، فيقوم بتسليمها من عند الناقل أو ممثله و يسلمها بدوره لصاحبها كما يقوم وكيل العبور بجميع الإجراءات الضرورية لإخراج البضاعة في أقرب أجل ممكن، و يتكفل بدفع الحقوق و الرسوم المستحقة و عند تفقده للبضاعة يقوم باتخاذ جميع التحفظات اللازمة.⁴

1 - الأمر رقم 80/76، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98، مرجع سابق.

2 - الأمر رقم 80/76، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98، مرجع سابق.

3 - طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق جامعة وهران، 2010/2009، ص 91.

4 - بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، نشرة القضاء، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق، وزارة العدل، 2010، ص 214.

ب) الطرف الذي يحرر الإخطار في حقه

بالعودة إلى الأحكام الواردة في المواد 790/613/588 من ق ب ج و أحام المادة 19 فقرة 8/6/1 فإن الإخطار يوجه إلى الناقل أو ممثليه.

-الناقل

تنص المادة 790 ق ب ج أن الإخطار يوجه للناقل كونه المسؤول عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة، و أوجبت المادة سالفه الذكر أن يوجه التبليغ للناقل في ميناء التفريغ، إذ يمثل الحيز المناسب للإطلاع على أوضاع البضائع و معرفة ما قد أصابها من أضرار. هذا ما جاءت به مسبقا قواعد هامبورغ في المادة 11/19¹ حين نصت على:

[A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis]

تشير هذه العبارة إلى أن الإخطار يوجه إلى الناقل و تضيف نفس المادة في فقرتها السادسة أنه إذا قام الناقل الفعلي بتنفيذ عملية التسليم فأى تبليغ قد يتلقاه يرتب نفس أثر التبليغ الذي يوجه إلى الناقل المتعاقد. و أي إخطار يوجه إلى هذا الأخير كما لو أنه وجه إلى الناقل.

مجهر السفينة: يتحمل مجهز السفينة المسؤولية عن الناقل في حالة عدم وضوح إسم هذا الأخير في سند الشحن/ ما نصت عليه المادة 754 ق ب ج.² و قد أصدرت المحكمة العليا قرارا بهذا الشأن في تاريخ 2002/03/05 ملف رقم 271334.³

-وكيل السفينة: تنص المادة 613 من القانون البحري الجزائري⁴:

" يجوز لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق "

يقوم وكيل السفينة بتولي شؤون السفينة و طاقمها منذ لحظة وصولها إلى الميناء حتى لحظة المغادرة. فيقوم بتمثيل الناقل، و في غالب الأحيان ما يستلم وكيل السفينة الإخطار نيابة عن الناقل باعتباره هو الممثل الشرعي له.

¹ -convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Op.cit.

² - قرار المحكمة العليا، غ ت ب، ، الصادر في 2002/03/05، قضية (أ.ش.ك و من معه) ضد (الديوان الوطني الجزائري المهني للحبوب و من معه)، ملف 271334، مجلة المحكمة العليا، العدد 01، 2004، ص159.

³ - الأمر رقم 80/76، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98، مرجع سابق.

⁴ -الأمر رقم 80/76، مرجع نفسه.

-الربان

تنص المادة 588 ق ب ج على:

" إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها، يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء كان مدعيا أو مدعى عليه إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلا آخر عنه".

عملا بأحكام المادة، فإن وقوع أي نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة، و لم يكن هناك وكيل يقوم بتمثيلها فإن التبليغ يوجه إلى ربان السفينة بصفته ممثل للناقل. فقد رأينا فيما سبق أن مجهز السفينة يقوم مقام الناقل في حالة نقل البضائع عن طريق عقد إيجار السفينة. منه ننتهي إلى أن الربان في هذه الحالة هو الذي يمثل المجهز.

تضمنت المادة 8/19 من قواعد هامبورغ¹ هذه المسألة، فنصت على أن الإخطار قد يوجه إلى الربان نيابة عن الناقل بعبارة :

[Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire....]

(3)- ميعاد و آجال الإخطار

سعيًا لحماية الناقل من المطالبات المتأخرة عن التعويض، توجب على المرسل إليه أو من ينوب عنه أو أي شخص آخر له حق التقدم بإخطار، بعد إثبات الضرر و نسبه للناقل، أن يتوجه بإبلاغ لهذا الأخير. على ألا يتجاوز الميعاد و الآجال القانونية التي حددتها المعاهدات الدولية و القانون البحري الجزائري. نجد أن كل من المشرع الجزائري و المعاهدات الدولية قد ميزوا بين الإخطار في حالة الخسائر و الأضرار الظاهرة و غير الظاهرة.

(أ)- الإخطار في حالة الخسائر و الأضرار الظاهرة

تتجسد هذه الحالة عندما يكون الهلاك أو التلف ظاهرا بحيث يمكن للشخص العادي اكتشافه و ملاحظته في الشكل الخارجي للبضاعة عملا بأحكام المادة 1/790 ق ب ج² التي تنص على:

¹ - convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Op.cit.

² - الأمر رقم 80/76، المعدل و المتمم بالقانون 05/98، مرجع سابق.

" إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثليه كتابيا في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس..."

نرى أن المشرع الجزائري في نص المادة قد استعمل عبارة (قبل أو في وقت تسليم البضاعة)، منه نستخلص أن ميعاد التبليغ في القانون الجزائري يميز بين مرحلتين، مرحلة ما قبل تسليم البضاعة و مرحلة تسليمها. في المرحلة الأولى قد يحصل التسليم على أجزاء يتخللها وقت طويل فيكون الإخطار في هذه الحالة عند نهاية تفريغ كل جزء منها حتى لا تتفاقم الأضرار.¹ أما بالنسبة للحالة الثانية عندما تتطلب عملية التفريغ أكثر من يوم، حسب كمية البضاعة و طبيعتها. إذ تبدأ عملية التسليم من تسليم أول جزء من البضاعة و تنتهي بانتهاء آخر جزء منها، و يكون ميعاد الإخطار عند تسليم آخر جزء.²

في حين كان لقواعد هامبورغ رأي آخر، بحيث تقول المادة 1/19 من هذه الاتفاقية على أنه في حال ما كان الهلاك أو التلف ظاهرا دون الحاجة إلى فحص البضاعة فإنه يجب تحرير الإخطار الكتابي في يوم عمل كامل بالإضافة إلى يوم التسليم ذاته، و يشترط أن يكون ذلك اليوم الذي يلي يوم التسليم، يوم عمل. و في حال ما إذا كان يوم عطلة رسمية سيمتد الميعاد إلى يوم العمل الذي يليه.³ فنصت المادة على أن:

[...au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises...⁴]

توجب الفقرة 05 من المادة 19 من قواعد هامبورغ،⁵ لصاحب الحق في لبضاعة توجيه إخطار للناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع. و ألا يتجاوز ميعاد الإخطار 60 يوم متصلة تلي يوم التسليم و في حال لم يستلم الناقل أي إخطار في هذه الأجل. يسقط حق طالب التعويض و يكون للناقل أن يدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية عن التأخير.

في حين نجد أن معاهدة بروكسل حرصت على أن يكون الإخطار عند التسليم و قبل أن تنتقل البضاعة من حراسة الناقل إلى حراسة الشخص الذي يحق له استلامها بموجب عقد النقل. فإذا تمت عملية التسليم و لم يحرر أي إخطار أو إشعار خطي مفاده أن البضاعة قد مسها أي ضرر، اعتبرت

1 - بوزوينة محمد ياسين، مرجع سابق، ص 222.

2 - بوزوينة محمد ياسين، مرجع نفسه، ص 223.

3 - كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، مرجع سابق، ص 160.

4 - convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Op.cit.

5 - convention internationale pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance.

Op.cit.

أنها سلمت كما هي موصوفة في سند الشحن إلى غاية أن يثبت العكس. ما نصت عليه المادة 6/3 من الاتفاقية¹.

(ب)- الإخطار في حالة الخسائر و الأضرار غير الظاهرة

نكون أمام حالة الأضرار و الخسائر غير الظاهرة عندما لا يتمكن المرسل إليه أو ممثله من ملاحظة الهلاك أو التلف على الشكل الخارجي للبضاعة و صعوبة معرفة مدى سلامتها و مطابقتها للمواصفات الواردة في سند الشحن فمعرفة وجود الضرر في هذه الحالة تحتاج إلى متسع من الوقت.

قام المشرع الجزائري بتمديد ميعاد الإخطار في هذا الوضع، إلى أجل لا يفوت ثلاث أيام و قد نظم هذه الحالة في الفقرة الثانية من المادة 790 ق ب جعلى أن يكون ميعاد الإخطار الممتد إلى ثلاث أيام ، كاملة و متصلة تسري من تاريخ التسليم.

بالنسبة لقواعد هامبورغ فقد قامت بتحديد مدة تمديد الميعاد إلى آجال 15 يوم تلي تاريخ التسليم. هذا وفقا لأحكام الفقرة الثانية من المادة 19 منها² الجدير بالذكر أن هذه المدة المذكورة تعد متصلة يدخل في حسابها أيام العطل الرسمية التي تتخللها. و إذا صادف اليوم الأخير من الميعاد يوم عطلة رسمية امتد الميعاد إلى اليوم التالي.

في حين أن معاهدة بروكسل، في الفقرة السادسة من المادة الثالثة قد حددت ميعاد الإخطار في حالة الأضرار غير الظاهرة بأجل 03 أيام من يوم التسليم.³

يشترط عند كتابة الإخطار أن يتعلق بما حدث فعلا من خسائر أو أضرار للبضاعة أثناء عملية التسليم. ليس ما قد يحدث مستقبلا رغم التأكد من حصوله. و إذا كان موضوع الإخطار نقصا في البضاعة، على المرسل إليه أو مستلمها أيا كان، عند تبليغ الناقل أن يذكر مقدار النقص أو كميته.⁴

¹ - convention internationale pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance. Ibid. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance

² - convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Op.cit.

³ - convention internationale pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance.

Op.cit. Art03(Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.)

⁴ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص152.

إذا تم توجيه الإخطار طبقا للشروط السالفة الذكر، فإنه يكون قرينة قانونية لصالح المرسل إليه تقوي موقفه أمام المحكمة، على أن البضاعة لم تسلم له طبقا للمواصفات الواردة في سند الشحن. أن الناقل يكون مسؤول عما لحق البضاعة من أضرار و يتوجب عليه تقديم تعويض عن ذلك. بهذا يتحرر المرسل إليه من تقديم الإثبات بأن الخسائر و الأضرار حصلت عندما كانت البضاعة في عهدة الناقل. هذا ما نصت عليه المادة 1/337 من القانون المدني الجزائري " القرينة القانونية تغني من تقررت لمصلحته عن أية طريقة أخرى من طرق الإثبات..."

في حال أراد الناقل البحري أن يتخلص من المسؤولية، فعليه أن يقدم الدليل على أن الخسائر أو الأضرار قد أصابت البضاعة قبل شحنها أو بعد تسليمها بحيث تنص الفقرة الثانية من نفس المادة على أن: " يجوز نقض هذه القرينة بالدليل العكسي ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك "

الفرع الثالث

اختصاص النظر في دعوى مسؤولية الناقل

لغرض الفصل في النزاع القائم بين المدعي و الناقل الناتج عن مسؤولية هذا الأخير. يكون الطرفان معرضان للجوء إما أمام الجهة القضائية المختصة (أولا)، أو عرض النزاع أمام هيئة تحكيم (ثانيا). على أن يحترم الأطراف المواعيد القانونية حتى لا ترفض الدعوى بسبب التقادم.

أولا: الاختصاص القضائي للنظر في دعوى المسؤولية

قام كل من التشريع الجزائري و نظيره الدولي، بتنظيم مسألة الاختصاص القضائي للنظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع. و فيما يلي عرض لدراسة حول الاختصاص القضائي في كل من القانون الجزائري، و الاتفاقيات الدولية.

1- الاختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل في التشريع الجزائري

نجد أن المادة 745 من القانون البحري الجزائري تؤكد بأن الاختصاص ينعقد للجهات القضائية المختصة إقليميا. بحيث تنص على أن " ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام ". نلاحظ أن نص المادة يحيلنا إلى مراجعة أحكام المادة 37 من ق إ م ¹ و التي تنص على أن " يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، و إن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، و في حال اختيار موطن، يؤول

¹ - القانون رقم 09/08، مرجع سابق.

الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".

بالعودة إلى النص الفرنسي للمادة 745 ق ب ج¹ السالفة الذكر، فإن رافع الدعوى له إمكانية اختيار جهة قضائية أخرى كمحكمة ميناء الشحن أو التفريغ، بشرط أن يكون الميناء موجودا داخل التراب الوطني. لم تكن هناك إشارة من قبل المشرع حول موضوع شرعية اتفاق الأطراف على جهة معينة دون الجهات الأخرى المحددة في القانون.

أصدرت المحكمة العليا قرارا بتاريخ 1997/12/16 ملف رقم 62697²

(الغرفة التجارية و البحرية)، في هذا الشأن بحيث أكدت أنه يمكن لرافع الدعوى أن يختار الجهة القضائية المختصة محليا في حدود ما أقره القانون.

من الطبيعي أن يلجئ أطراف أي عقد عند نشوب أي نزاع بينهم، إلى القضاء و عرضه على المحاكم المختصة للنظر فيه. نظرا لأنه غالبا ما يكون النقل البحري للبضائع دوليا فسنحاول فيما يلي عرض حول الاختصاص القضائي الداخلي للمحاكم الجزائرية و الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم الجزائرية.

(أ)- الاختصاص القضائي الداخلي للمحاكم الجزائرية

عند الحديث عن الاختصاص القضائي الداخلي للمحاكم الجزائرية نكون بصدد الكلام عن الاختصاص النوعي، و الاختصاص القضائي المحلي.

-الاختصاص القضائي النوعي

يصنف النقل البحري على أنه عمل تجاري، فبطبيعة الحال فإن الدعوى المرفوعة ستكون تجارية. إلا أن المشرع الجزائري خرج عن هذا المبدأ، و قام بعقد اختصاص هذه الدعاوى لجهة أخرى، بحيث صنفت ضمن المنازعات البحرية. فنصت المادة 7/32³ على " تختص الأقطاب المختصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، و الإفلاس و التسوية القضائية، و المنازعات المتعلقة بالبنوك، و منازعات الملكية الفكرية،

¹ - أمر رقم 80/76، مرجع سابق.

² - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 16 ديسمبر 1997، ملف رقم 62697، نقلا عن شتوان حياة، عقد النقل البحري مرجع سابق، ص136.

³ - القانون 09/08، مرجع سابق.

و المنازعات البحرية و النقل الجوي، و منازعات التأمينات. " بحيث أن اختصاص هذه الأقطاب هو اختصاص نوعي من النظام العام يثيره القاضي من تلقاء نفسه في أي مرحلة للدعوى.

-الاختصاص القضائي المحلي

تضمن القانون البحري أحكاما تسمح فيه للمدعي، برفع دعواه أمام أي محكمة من اختياره وفق للخيارات التي يحددها له القانون. و قد نصت المادة 745 ق ب ج¹ " ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام"، كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضاعة أو محكمة ميناء التفريغ إذا كانت في التراب الوطني. نفهم مما سبق أن الدعوى يمكن أن ترفع أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا أي مقر إقامة المدعى عليه ما نصت عليه المادة 37 ق إ م²، أو أن ينعقد الاختصاص القضائي المحلي حسب القانون البحري الجزائري³ للمحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو التفريغ حسب رغبة المدعي. شرط أن تقع محاكم كل م ميناء الشحن و التفريغ في التراب الوطني. انطلاقا من مبدأ أن محكمة ميناء التفريغ هي التي تختص بالنظر في النزاعات المتعلقة بعقد النقل أصدرت المحكمة العلية قرار بهذا الشأن بتاريخ 20/06/2001 ملف رقم 252824.⁴

هذه القواعد توسع للمدعي مجال اختيار المحكمة المختصة سواء كان ناقلا أو صاحب حق في البضاعة، و من جهة أخرى تقرير امتياز للطرف الجزائري في القضايا الدولية.

و المقصود بقواعد القانون العام، المواد 37، 39، 40 ق إ م⁵، عليه بناءً على هذه القواعد فإن دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري فإن اختصاصها ينعقد لحسب ما ورد في المادة 7/39 ق إ م.

(ب)-الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم الجزائرية

نجد أن المادتين 41، 42 ق إ م، تؤكد أن الاختصاص ينعقد للقضاء الجزائري للنظر في جميع الدعاوى المتعلقة بالالتزامات التعاقدية متى كان أحد أطرافها جزائريا. و يجوز لهذا الأخير التنازل عن تطبيق هاتين المادتين إما صراحة و ذلك بموجب بند صريح في العقد و إما ضمنا بأن يقوم برفع الدعوى أمام القضاء الأجنبي ليتنازل عن تطبيق المادتين سالفتي الذكر.

1 - أمر رقم 80/76، المعدل و المتمم بالقانون 05/98، مرجع سابق.

2 - قانون رقم 09/08، مرجع سابق.

3 - ما أشارت إليه المادة 745 ق ب ج المذكورة في الصفحة 65.

4 - قرار المحكمة العليا، غ ت ب، الصادر في 20/06/2001، قضية شركة (س.ن) ضد (الشركة الجزائرية لتأمينات النقل)،

ملف 252824، مجلة المحكمة العليا، عدد 02، 2003، ص 211.

5 - ذكرت بعض القواعد التي نظمت الاختصاص القضائي و هي المواد 37، 39، 40 من القانون 09/08، مرجع سابق.

(2)-الاختصاص القضائي للنظر في دعوى مسؤولية الناقل حسب الاتفاقيات الدولية

اهتمت مختلف الاتفاقيات الدولية المنظمة لعملية النقل البحري بموجب سند الشحن بإرساء قواعد خاصة لتحديد الجهة القضائية المختصة بالفصل في المنازعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري.

نجد أن قواعد هامبورغ لسنة 1978 نظمت المسألة في المادة 21¹ منها بأحكام مفصلة حددت من خلالها المحكمة التي يجوز رفع الدعوى أمامها وقد منعت تعدد الدعاوى كما أتاحت المجال أمام الأطراف للاتفاق على تحديد الاختصاص وفق شروط صارمة. و أتاحت المادة 1/21 من نفس الاتفاقية، خيارات للمدعي في تحديد المحكمة التي يرغب في رفع دعوى المسؤولية أمامها لتحقيق التوازن بين مصالح الطرفين و هذا وفقا لقواعد الاختصاص النوعي و المحلي الواردة في قانون الدولة في قانون الدولة التي تقع فيها هذه المحكمة و التي تقع في دائرتها إما موانئ التفريغ أو الشحن أو محل إبرام العقد أو المقر الرئيسي لعمل المدعى عليه و أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في سند الشحن. تضيف المادة 21 في الفقرة 02 أنه يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم ميناء وضع فيها الحجر على السفينة الناقلة أو أي سفينة أخرى مملوكة لنفس المالك و ذلك طبقا للقواعد المطبقة في تلك الدولة و القانون الدولي. و أنت الفقرة الثالثة من نفس المادة ل تمنع إقامة أي دعوى قضائية متعلقة بنقل البضائع في غير الأماكن التي حددتها الفقرة 1 و 2.

يمنع المدعي من إقامة دعوى جديدة على نفس المدعى عليه مستندا إلى ذات الأسباب أمام محكمة أخرى. فقد وضعت المعاهدة قواعد إلزامية لمنع تعدد الدعاوى بين ذات الأطراف بخصوص نزاع واحد، لتجنب تعدد الأحكام التي تصدر فيها. ورد استثناء على هذا المبدأ بحيث يجوز مباشرة دعوى جديدة أمام محكمة مختصة في حالات² هي:

*إذا تبين أن الحكم الذي صدر أو سيصدر يعتبر غير قابل للتنفيذ، بهدف تمكين المضرور من التنفيذ على أموال الناقل في تلك الدولة.
*لا تعد دعوى جديدة إذا كانت الإجراءات المتخذة يراد بها تنفيذ الحكم للحصول على الصيغة التنفيذية وفقا لقانون تلك الدولة حتى و إن استدعى الأمر إقامة دعوى أخرى لذلك.
*لا تعتبر دعوى جديدة إذا طلب المدعى عليه نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس الدولة أو دولة أخرى، عند إقامة دعوى ابتداءً في الدولة التي وقع فيها الحجز على السفينة.

¹ - convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Op.cit.

² - convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Ibid.

بالنظر إلى قواعد روتردام¹ نجدها هي الأخرى قد نظمت المسألة من خلال المواد 66، 67، 72 فالمدعي الذي يرغب في رفع دعوى ضد الناقل المسؤول، عليه أن يحترم مجموعة من المبادئ و هي:

أ- أن ترفع الدعوى أمام محكمة مختصة تقع ضمن ولايتها أحد الأماكن التالية: *مقر الناقل/ *مكان التسليم المتفق عليه/ *مكان الاستلام المتفق عليه/ *الميناء الذي تحمل فيه البضائع.

ب- أمام محكمة أو محاكم مختصة يتبعها اتفاق مبرم بين الشاحن أو الناقل لغرض البث فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات تجاه الناقل، و الملاحظ هنا أن تحديد المحكمة المختصة إما يكون بناءً على ما تقرره القواعد بشكل حصري أو بناءً على اتفاق الأطراف.

حصرت المادة 66 من قواعد روتردام الخيارات التي يملكها المدعي لرفع الدعوى أمامها و المتمثلة في؛ مقر الناقل، مكان أول ميناء شحن حملت فيه البضائع أو آخر ميناء فرغت فيه. أما المادة 67 من نفس الاتفاقية فقد أشارت إلى إمكانية تعيين المحكمة مسبقاً وفقاً لاتفاق الأطراف قبل أن ينشأ النزاع. و قد يحدث أن يتفق الأطراف على تعيين محكمة لحل النزاع بعد وقوعه هذا ما نظمته المادة 72 من قواعد روتردام.

تركت اتفاقية بروكسل² لسنة 1924 مسألة تعيين المحكمة للأطراف إذ منحتهم الحرية المطلقة لإدراج شرط في سند الشحن بهذا الخصوص.

ثانياً: التحكيم و تخصص النظر في دعوى مسؤولية الناقل

يعتبر التحكيم وسيلة بديلة للقضاء، و قد عرفته المادة 37³ من اتفاقية لاهاي لعام 1907 بأنه طريقة لفض المنازعات بين الدول بواسطة قضاة من اختيارهم على أساس احترام الحق و القانون. إذ تتفق الأطراف المتنازعة على طرح نزاعهم أمام هيئة تحكيم. لغرض حل النزاع القائم بينهم خارج نطاق الدولة دون التقاضي. فالتحكيم إذاً طريق استثنائي لفض النزاعات هذا بالخروج من

¹ - convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectuee entièrement ou partiellement par mer. Op.cit.

² -convention internationale pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance. Op.cit.

³ - نشأت محكمة دائمة للتحكيم CPA بمقتضى اتفاقية لاهاي سعياً لإحداث قضاء تحكيمي لا يمس بحرية الدول و لا يفرض عليها بغير رضاها. أنظر : يخلف توري، تسوية النزاعات الدولية بالطرق السلمية، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الاقتصادية، المجلد 07، العدد 02، 2018، ص 300.

أنظر أيضاً: بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، فرع قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 58.

طرق التقاضي العادية. و قد بات التحكيم الخيار الأوفر حظا لدى رجال الأعمال بصفة عامة. لما له من ضمانات تخدم مصالحهم، و أيضا تخوفا من الاختلال و عدم التوازن بين الأطراف و خشية من أن يميل القاضي الذي يفصل في الدعوى إلى موطنه على اعتبار اشتراكهما الموطن و الثقافة، و هذا ما لا يحدث في التحكيم بحيث يقوم الأطراف باختيار المحكمين بأنفسهم و يتأكدون من غياب الانحياز إلى طرف دون الآخر. كذلك لما له من مزايا كالخبرة و السرعة و التخصص. كل هذا دفع إلى جذب الأقطاب المتنازعة لتعرض تلك النزاعات للتحكيم. و قد سمحت الكثير من الدول في قوانينها باللجوء إلى هذه الوسيلة بدلا من القضاء. و الجزائر بدورها من بين هذه الدول، فيما يلي دراسة حول التحكيم كخيار لنظر في دعاوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

(1)- الاختصاص التحكيمي في القانون الجزائري

نلاحظ أن التقنين البحري الجزائري لم يشر إلى التحكيم كوسيلة لفض النزاعات، و كذلك لم يوجد هناك نص يمنعه هذا ما يعني الرجوع إلى القواعد العامة (تقنين الإجراءات المدنية و الإدارية). نظم المشرع الجزائري هذه المسألة في الباب الثاني من الكتاب الخامس، من قانون إ م إ تحت عنوان في التحكيم.

بموجب نص المادة 1006 ق إ م إ¹ فإنه يحق لكل شخص اللجوء إلى التحكيم في الحقوق التي له مطلق التصرف فيها. على ألا تتعلق هذه القضايا بالمسائل المتعلقة بالنظام العام أو حالة و أهلية الأشخاص، كما لا يمكن للأشخاص المعنوية العامة أن تطلب التحكيم، ما عدا في علاقاتها الاقتصادية الدولية في إطار الصفقات العمومية. إن حاولنا إسقاط أحكام المادة سالف الذكر على حالة الناقل البحري للبضائع، يمكننا القول أن كل ناقل أو صاحب شأن في البضاعة، الحق في اللجوء إلى التحكيم فقط لحل النزاع الناشئ بينهما سواء كان الناقل شخص طبيعي أو من الأشخاص المعنوية الخاصة و حتى العامة مثل CNAN.

تضيف المادة 1007 ق إ م إ² أن اللجوء إلى التحكيم يمكن أن يكون بموجب شرط سابق أدرج في العقد الذي أبرمه الأطراف. بمعنى أن يتفق الشاحن من الناقل على اللجوء إلى التحكيم في حالة ظهور أي خلاف أو نزاع مستقبلا هذا ما يعرف بشرط التحكيم. فيما يتعلق بإثبات شرط التحكيم فإنه يثبت كتابة إما في الاتفاقية الأصلية أو في وثيقة أخرى تستند إليها، هذا ما أكدته المادة 1008 ق إ م إ.

1 - قانون رقم، 09/08، مرجع سابق.

2 - قانون رقم، 09/08، مرجع نفسه.

كما يمكن أن يكون اللجوء إلى التحكيم لاحقا للنزاع، بمعنى أن يتفق الطرفان على عرض النزاع أمام هيئة التحكيم بعد حدوثه، هذا ما نصت عليه المادة 1011 ق إ م إ ما يعرف باتفاق التحكيم.

الفرق الموجود بين الحالتين هو أن شرط التحكيم يكون سابقا للنزاع بحيث الطرفان قد اتفقا مسبقا على خيار التحكيم، أما بالنسبة للحالة الثانية فيكون لاحق للنزاع أي أن الأطراف تتفق على اللجوء إلى التحكيم بعد نشوب النزاع بينهما.

فيما يخص مسألة عرض النزاع أمام محكمة التحكيم فإنه يعرض من قبل الأطراف معا أو من قبل الطرف الذي يأتي لصالحه تسريع إيجاد حل للنزاع هذا ما نصت عليه المادة 1010 ق إ م إ¹.

(2)- الاختصاص التحكيمي في اتفاقية هامبورغ

نظمت قواعد هامبورغ مسألة التحكيم كوسيلة لحل المنازعات الناشئة عن عق النقل البحري للبضائع بحرا، فكانت حريصة فيما أوردته من أحكام في هذا الصدد، فخصصت المادة 22² منها لهذا الغرض. التي أشارت بصريح العبارة في الفقرة الأولى منها أنه يجوز للأطراف أن يدرجوا شرطا ضمن الاتفاق، و يثبت خطيا بحيث ينص هذا الشرط على أن أي نزاع يتعلق بنقل البضائع سيحال إلى التحكيم. فيما يتعلق بمكان التحكيم فإن الفقرة الثالثة من نفس المادة أتاحت مجموعة من الخيارات بشأن أماكن اتخاذ إجراءات التحكيم، إذ للمدعي أن يختار سواء مكان في دولة يقع في أراضيها إما؛ المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، و إن لم يكن له محل عمل رئيسي، فيأخذ بالمحل الاعتيادي لإقامته و إلا مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه محل فيه أو فرع، أو ميناء الشحن أو التفريغ. كما له أن يختار أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به.

بخصوص القانون واجب التطبيق في المنازعة، فطبقا للفقرة الرابعة من نفس المادة، يتوجب على هيئة التحكيم أن تطبق قواعد الاتفاقية في النزاع المطروح عليها.

تضيف الفقرة 05 من 22 لقواعد هامبورغ، أن أي اتفاق يخالف أحكام الفقرة 03 و 04 من هذه المادة، يعتبر باطلا. في حين تجيز الفقرة السادسة الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة 22، إذا ما حصل اتفاق على اللجوء إلى التحكيم بعد قيام النزاع، أي يكون الاتفاق على خيار التحكيم لاحقا للنزاع. و هنا تعود للأطراف حرية اختيار مكان التحكيم و القواعد التي تحكم موضوع النزاع.

¹ - تنص المادة " يعرض النزاع على محكمة التحكيم، الأطراف معا أو من الطرف الذي يهمله التعجيل " الأمر 80/76، معدل و متمم بقانون 05/98، مرجع سابق.

² - convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Op.cit.

الفرع الرابع

تقديم دعوى المسؤولية

يحدث أن يلجأ المدعى عليه إلى الدفع بتقادم الدعوى، سعياً منه للتخلص من التزامه بالتعويض الخسائر، فاشتراط أن ترفع الدعوى في الميعاد المحدد قانوناً وإلا فسيسقط حق المدعي في ذلك اهتم المشرع الجزائري بتنظيم هذه المسألة ونفس الشيء قام به المشرع الدولي في القواعد والمعاهدات الدولية التي لها صلة بمجال التجارة و النقل البحريين و فيما يلي دراسة حول آجال و مدة تقادم الدعوى و حالة تمديدها.

أولاً: آجال تقادم و بدأ السريان

نظم المشرع الجزائري مسألة تقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري في الفصل الأول من الباب الثالث الخاص بالقواعد العامة، من التقنين البحري الجزائري إذ نصت المادة 743 منه¹ على أن الدعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضاعة المنقولة بموجب وثيقة الشحن، تتقادم بمرور سنة واحدة. في خصوص سريان مدة التقادم فإن القانون البحري الجزائري لم يشر إلى حساب مواعيد التقادم، لذلك استوجب علينا الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في أحكام القانون المدني. إذ جاء في أحكام المادة 314 ق م² أن مدة التقادم تحسب بالأيام و لا يحتسب اليوم الأول بمعنى أن العد يبدأ باليوم الموالي و ينتهي بانتهاء آخر يوم. إذا عند حساب ميعاد التقادم على المدعي بدأ الحساب من اليوم الموالي للتسليم إلى غاية انقضاء الأجل الذي حدده القانون البحري بسنة واحدة. أصدرت الغرفة التجارية و البحرية في 10 ماي 1992 ملف رقم 89781 قرار³ حول تقادم الدعوى المرفوعة من المرسل إليه يوم 13 ماي 1985 بعد استلامه للبضائع في 13/01/1983 بحيث طبقت أحكام المادة 743 من القانون البحري و قد كان التطبيق صحيحاً لأن تلك الدعوى رفعت خارج مهلة السنة المنصوص عليها. في قرار آخر صادر في 18 أفريل 1994 ملف رقم 120633⁴ فقضت فيه المحكمة العليا بنقض القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر الذي حكم بانقضاء دعوى المرسل إليه كونها رفعت بعد مضي مهلة السنة من تاريخ تفريغ الحمولة و أوضحت الغرفة التجارية و البحرية أن مهلة السنة تسري من تاريخ تسليم

1 - أمر رقم، 80/76، المعدل و المتمم بالقانون 05/98، مرجع سابق.

2 - قانون رقم 09/08، مرجع سابق.

3 - قرار المحكمة العليا، غ ت ب، الصادر في 10 ماي 1992، قضية (ش.ك.ش) ضد (ش.ج.ت.و.ن و من معها)، ملف رقم 89781، 2021/07/02، 13:32. www.avocats-sba.dz.

4 - قرار المحكمة العليا، غ ت ب، الصادر بتاريخ 18 أفريل 1994، قضية (الشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين) ضد (الشركة المغلفة للنقل البحري) ملف رقم 120633، 2021/07/11، 18:07. www.coursupreme.dz.

البضاعة و ليس التفريغ. لها أيضا قرار بهذا الخصوص صادر في تاريخ 1989/04/30 ملف رقم 54006¹ المستند إلى أحكام المادة 884 ق ب ج.

توافقت كل من أحكام القانون الجزائري من ما جاءت به أحكام معاهدة بروكسل في تحديد مدة التقادم، إلا أن معاهدة بروكسل قد حددت بداية السريان بالتسليم عكس القانون الجزائري الذي ترك بداية السريان لليوم الموالي للتسليم. حرصت المادة 6/3 من معاهدة بروكسل² على تأكيد أن الناقل لا يسأل عما يتعلق بالبضاعة ما لم ترفع الدعوى خلال سنة من التسليم أو من التاريخ الذي كان ينبغي أن تسلم فيه .

أتت قواعد هامبورغ بصيغة خاصة في هذه المسألة، فهي كذلك نظمت مسألة تقادم الدعوى شأنها شأن القوانين و المعاهدات سالفه الذكر. إلا أن نصوصها جاءت مخالفة للنصوص السابقة. فحسب نص المادة 20 للاتفاقية³ فإن أي دعوى تتعلق بنقل البضائع لم تتخذ فيها إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال سنتين، فستسقط بالتقادم. نجد أن قواعد هامبورغ ضاعفت المدة مقارنة باتفاقية بروكسل و قواعد القانون الجزائري.

حددت قواعد هامبورغ أن سريان التقادم يبدأ من يوم تسليم البضائع، فنصت الفقرة الثانية من نفس المادة على أن التقادم يبدأ من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو تسليم جزء منها و في حالة عدم تسليم البضاعة يأخذ بأخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه.

ثانيا: تمديد آجال التقادم

يجوز تمديد مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل وفقا لأحكام القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، فنصت المادة 743 ق ب ج⁴ في فقرتها الثانية على " بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى" و جاءت المادة 744 من نفس القانون⁵ لتضيف أن " يمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاث أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى".

¹ - قرار المحكمة العليا، غ ت ب، الصادر في 1989/04/30، قضية (ص.و.ت.ن و من معه) ضد (ش.ج.و.ب و من معها)، ملف 54006، مجلة المحكمة العليا، عدد 03، الصادر في 1991، ص 103.

² - convention internationale pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance. Op.cit.

³ - convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Op.cit.

⁴ - أمر رقم 80/76، معدل و متمم بالقانون 05/98، مرجع سابق.

⁵ - أمر رقم 80-76، مرجع سابق.

بالنسبة لمعاهدة بروكسل فقد نظمت مدة تمديد الدعوى في نص المادة الثالثة الفقرة سادسة مكرر¹ نلاحظ أن المعاهدة أجازت تمديد المدة بثلاث أشهر، حتى بعد انقضاء المدة المنصوص عليها في الاتفاقية إذا كانت ضمن الفترة التي يحددها قانون المحكمة التي رفعت أمامها القضية. أشارت قواعد هامبورغ في المادة 4/20² إلى أنه يجوز مد التقادم بإعلان كتابي يوجه إلى المطالب .

¹ - convention internationale pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance. Op.cit " **Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou à elle-même reçu signification de l'assignation.**

² - convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Op.cit. " **La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.**"

المبحث الثاني

القيود الواردة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تعرفنا فيما سبق عن القواعد التي نظمت مسؤولية الناقل البحري للبضائع، و عن جزاء الإخلال بالالتزامات المنظمة قانونيا. إذ تعتبر هذه الأخيرة خط أحمر يحرص الناقل على عدم التخلّف عن تنفيذها بصورة صحيحة و في حال حدث العكس و أثبت أي خلل في التنفيذ تفرض مسؤولية على عاتقه بحيث لا يمكنه التهرب منها. إذ حرصت الاتفاقيات الدولية و التشريع الجزائري على وضع أطر و قواعد تنظيمية في هذا الشأن. لكن وردة مجموعة أخرى من القواعد و الأحكام الاستثنائية التي تخفف من المسؤولية الواقعة على الناقل فحتى ولو أتى هذا الأخير بأفعال و أعمال تحول دون التنفيذ الصحيح للعقد، فهناك حالات يعفى منها الناقل البحري للبضائع من مسؤوليته، هذا إذا وقعت تلك الأفعال التي قام بها ضمن هذه الحالات الاستثنائية (**المطلب الأول**)، كما توجد مجموع من القواعد التي وضعتها الاتفاقيات و القوانين، غرضها تحديد قيمة التعويض التي يطالب بها الناقل البحري (**المطلب الثاني**).

المطلب الأول

حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

اهتمت قواعد القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بتحديد أسباب انتفاء مسؤولية الناقل و التي صنفّت إلى نوعين منها من ذكر في القواعد و النصوص القانونية و المسماة بالإعفاءات القانونية (**فرع أول**)، و منها من أتت ضمن حرية الأطراف في التعاقد و المسماة بالإعفاءات الاتفاقية (**فرع ثاني**).

الفرع الأول

الإعفاءات القانونية للمسؤولية

تتمثل في تلك الحالات التي اهتمت النصوص و القواعد القانونية بتنظيمها سواء في التشريع الجزائري (**أولا**)، أو الاتفاقيات (**ثانيا**).

أولاً: الإعفاءات في التشريع الجزائري

تقول القاعدة أن الناقل يكون مسؤولاً على الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضائع تحت عهده، في حين أتت المادة 803 ق ب ج¹ بأحكام تعفي الناقل البحري من المسؤولية، إذا أثبت أن الضرر كان سببه أحد الحالات التالية:

- * حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، فعلى السفينة أن تكون قادرة على إتمام الرحلة البحرية و إن أثبت الناقل أنه احترمت كل التزاماته المبينة في المادة 604 فسيستفيد من الإعفاء.
- * ارتكاب الربان الأخطاء الملاحية أو المرشد.
- * حالة حدوث حريق تعفي الناقل من المسؤولية إلا إذا كان هو مسببه.
- * أخطار و حوادث البحر أو بصفة عامة كل الأخطار التي تصادف السفينة أثناء الرحلة الملاحية.
- * القوة القاهرة.
- * الإضرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً.
- * العيوب الخفية أو الطبيعة الخاصة أو العيب الذاتي للبضاعة أو نقص البضاعة أثناء السفر.
- * أخطاء الشاحن خاصة التحزيم أو تستيف أو تعليم البضاعة.
- * العيوب الخفية للسفينة التي لا تلاحظ بالرغم من إبداء الرعاية اللازمة.
- * إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو محاولة ذلك.
- * الأفعال المسببة لحدث لا ينسب للناقل. و أي سبب أجنبي عن الناقل أو نوابه على أن يثبت الناقل أن هذا الخطأ لا يعود إلى أعماله أو أعمال نوابه.

كما يمكن تصنيف هذه الحالات المعفية للمسؤولية التي ذكرت في المادة 803 ق ب ج² إلى أسباب عامة و أخرى خاصة.

1- أسباب عامة

تتمثل في الأسباب الأجنبية عن تصرفات الناقل و هي:

- **عدم صلاحية السفينة للملاحة؛** يقصد بذلك أن السفينة التي خصصت للرحلة البحرية تعد غير مؤهلة لإتمام ذلك النقل، بحيث يكون الناقل ملزم بوضع السفينة صالحة للملاحة قبل بدء الرحلة، و لكي يعفى الناقل من المسؤولية في هذه الحالة عليه أن يقدم الإثبات على أنه قدم الرعاية اللازمة للسفينة لتكون مؤهلة للرحلة. كما يشترط أن يظهر عيب عدم الصلاحية الملاحية أثناء الرحلة و ليس قبلها.³

- **الأخطاء الملاحية؛** تتمثل في تلك الأخطاء الراجعة لعملية العبادة.

1 - أمر رقم 76-80، معدل و متمم بالقانون 05/98، مرجع سابق.

2 - أمر رقم 76-80، معدل و متمم بالقانون 05/98، مرجع سابق.

3 - حفيري نسيمة، مرجع سابق، ص 90.

-العيوب الخفية: تتمثل في تلك العيوب التي يعجز الناقل العادي عن ملاحظتها، و يقصد هنا بالناقل العادي ذلك الناقل الذي يكون لا الحرص إلى حد مبالغ فيه و لا الناقل المتقاعس عن إبداء الرعاية اللازمة.¹

-خطأ الشاحن و عيب البضاعة: إذا أثبت الناقل أن ما أصاب البضاعة من هلاك أو تلف يرجع لخطأ من الشاحن كعيوب التغليف أو بسبب عدم كشف طبيعتها أو بسبب عيب ذاتي فيها فإن الناقل لا يتحمل المسؤولية.

-القوة القاهرة: و هي حادث لا يمكن توقعه و لا يمكن دفعه، و لا يكون للناقل أي دخل فيه و هي حوادث من شأنها أن تحول دون تنفيذ الناقل لالتزاماته مثال عنها العواصف البحرية.

-إنقاذ الأرواح و الأموال: عبارة عن التزامات قانونية، يؤدي إثباتها إلى انتفاء مسؤولية الناقل و لم تكن هناك تفرقة بين الإنقاذ و محاولة الإنقاذ. كمثال عنها تأخر الرحلة بسبب إنقاذ الربان السفينة من الغرق أو محاولة إنقاذ الأفراد. و يمكن تفسير ذلك بسبب الظروف الطارئة.² عملاً بمبدأ الإنقاذ أو الإسعاف البحري أصدرت المحكمة العليا قرار بهذا الصدد في تاريخ 2007/06/06 ملف رقم 445925.³

(2)- الأسباب الخاصة

هي أسباب يمكن للناقل أن يتحرر من المسؤولية الناتجة بسببها إذا أثبت أنه قد اتخذ جميع التدابير لتجنب الحادث و مخلفاته. و تتمثل فيما يلي:

-المسؤولية النسبية: تعرض لها القانون الجزائري في المادة 804 ق ب ج التي نظمت مسؤولية الناقل بخطئه و خطأ مندوبيه و الأخطاء الناتجة عن سبب أجنبي بحيث تنص على " في حالة تلاقي أخطاء الناقل، أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر و الأضرار للبضائع، يكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ مندوبيه و الذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار، و يجب على الناقل أن يثبت أنه غير مسؤول عن بقية الخسائر و الأضرار "

-ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن: أعفى المشرع الجزائري الناقل من المسؤولية في حال أثبت أن الشاحن لم يذكر البيانات الصحيحة كما هي منظمة في المادة 805 ق ب ج.⁴

-التصريح الكاذب للشاحن: نصت عليه المادة 810 ق ب ج، فلا يتحمل الناقل المسؤولية عن الأضرار سببها تصريح كاذب للشاحن حول نوع البضاعة أو قيمتها فنصت المادة 810 على:

¹ - HOU Wei. Op.cit. p 325.

² - حفيري نسيم، مرجع سابق، ص 91.

³ - قرار المحكمة العليا، غ ت ب، الصادر بتاريخ 2007/06/06، قضية (ق.ج) ضد مؤسسة ميناء بجاية، ملف رقم 445925، مجلة المحكمة العليا، عدد 02، 2007، ص 349.

⁴ - أمر رقم 80/76، معدل و متمم بالقانون 05/98، مرجع سابق.

"لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل"

-نقل البضائع على سطح السفينة: الأصل أنه لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة، لكن إن تم النقل بهذه الحالة فإن الناقل يتحرر من المسؤولية إذا أثبت وجود اتفاق بهذا الشأن بينه وبين الشاحن ما أكدته المادة 2/774 ق ب ج.¹

-نقل الحيوانات: تخلف القانون الجزائري عن عرض هذا السبب لكن بالرجوع إلى شروط سند الشحن يتبين أن الناقل غير مسؤول عن الهلاك في حالة نقل الحيوانات الحية. وهذا في الشراك 21 منه، "إن الناقل وقائد السفينة لا يتعرضون لأي مسؤولية لعملية نقل الحيوانات الحية ولا يسألون عن الأمراض أو الحوادث ولا عن مقتل إحداها أثناء الرحلة ومهما كانت الأسباب وليسوا ملزمين بإعطائها الماء ولا الغذاء ولا أي شيء إلا في حدود المعقول".²

ثانياً: الإعفاءات القانونية في الاتفاقيات الدولية

نظمت قواعد هامبورغ حالات الإعفاء القانونية في المادة 5 منها³ بحيث خصصت الفقرة الخامسة لحالة نقل الحيوانات الحية. إذ لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يلحق بها متى أثبت أنه قد اتبع جميع التعليمات التي أصدرها له الشاحن. وأشارت الفقرة الرابعة من المادة الخامسة إلى أن الناقل معفى من المسؤولية في حالة الحريق الذي يؤدي إلى تلف أو هلاك أو تأخير في عملية التسليم. وأنت الفقرة 6 من نفس المادة لتنظم إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة إنقاذ الأرواح والأموال من الغرق، وللاستفادة من هذا الإعفاء يجب على الناقل أن يقوم بالتدابير المعقولة لحماية الأموال وعدم المبالغة في ذلك عكس حالة إنقاذ الأرواح وجاء هذا التمييز كي يبين قيمة الأرواح مقارنة مع الأموال.

في حين خصصت اتفاقية بروكسل المادة 04 فقرة 02⁴ لتنظيم عن هذه المسألة والجديد الذي أتت به هو أن الناقل لا يسأل عن الهلاك الناتج عن أعمال أو إهمال أو أخطاء الربان أو أعوان ومستخدمي الناقل.

¹ - مرجع نفسه.

² - نقلاً عن: حفيوي نسيم، مرجع سابق ص 91.

³ - convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Op.cit. Op.cit.

⁴ - convention internationale pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance.

Op.cit.

الفرع الثاني

الإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية

عملت كل من القوانين الجزائرية و الاتفاقيات الدولية على وضع قواعد لتأطير حالات الإعفاء الاتفاقية. و سنقوم بإجراء دراسة حسب التشريع الجزائري (أولا)، ثم الاتفاقيات الدولية (ثانيا).

أولا: الإعفاءات الاتفاقية في التشريع الجزائري

عملا بالقاعدة فإن أي بند يدرج في عقد النقل بهدف إعفاء الناقل من المسؤولية يعتبر باطلا. بحيث نصت المادة 811 ق ب ج

" يعد باطلا و عديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل و الناتجة عن المواد 770، 773، 780، 803، 804 من هذا الكتاب

ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي يحدد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808

ج- منح الناقل الاستفادة من الأمين عن البضائع."

وردت استثناءات و حالات يسمح فيها للأطراف الاتفاق على وضع شروط تعفي الناقل من المسؤولية فنصت المادة 812 ق ب ج على:

" خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

أ- عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة و حتى نهاية تفريغها و لغاية تسليمها.

ب- في نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة."

سمح المشرع الجزائري حسب نص المادة بأن تدرج شروط تهدف إلى تخفيف و تحديد المسؤولية أو التعويض لكن في حدود ما أباحتها المادة فقط.

ثانيا: الإعفاءات الاتفاقية حسب الاتفاقيات الدولية

بالعودة إلى أحكام قواعد هامبورغ فإنه لم توجد أي إشارة إلى جواز إدراج شرط اتفاقي يعفي الناقل من المسؤولية بل أشارت صراحة في المادة 23 منها¹ على أن أي اتفاق مخالف لأحكام هذه

¹ - convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Op.cit. Op.cit.

الاتفاقية يعد باطلا. و بما أنها لم تضع أحكاما تسمح للأطراف بإدراج شروط معفية لصالح الناقل فإن أي اتفاق يرد في سند الشحن بهذا الخصوص يعد باطلا.

بالنسبة لاتفاقية بروكسل فقد أشارت في الفقرة الثامنة من المادة الثالثة منها¹ إلى أن كل نص أو شرط أو اتفاق وارد في عقد النقل و يعفى بموجبه الناقل من المسؤولية المترتبة عن الضرر اللاحق بالبضاعة بفعل راجع إلى تصرفه أو إهمال منه، أو كل نص يقضي بتنازل لمصلحة الناقل فإنه يعتبر ملغى و غير معمول به.

المطلب الثاني

تحديد التعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع

جرت العادة أن يكون التعويض عن الأضرار متناسبا مع مقدار الضرر، لكن استثناءً عن القاعدة نجد أن النقل البحري قد أوجد مبدأ تحدد فيه مسؤولية الناقل خاصة عن التعويض بسبب طبيعة و ظروف النقل البحري و سنحاول دراسة التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (فرع أول)، و حالات سقوط الحق في التحديد القانوني (فرع ثاني).

الفرع الأول

التحديد القانوني للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل، الحد الأقصى الذي يقرره القانون عن التعويض الذي يلتزم الناقل البحري للبضائع بدفعه لصاحب الحق.² ما يمكن قوله عن هذا المبدأ هو أنه قد وضع لصالح الناقل باعتباره تخفيف لقيمة تعويض عن المسؤولية. و بهدف الحفاظ على فكرة توزيع مخاطر النقل البحري وضعت قواعد و آليات خاصة لأجل تحديد قيمة التعويض.

و هي أربع ضوابط على العموم، تتمثل في الطرد،³ الوحدة،⁴ الوزن¹ و أجره النقل.²

¹ - convention internationale pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance.

Op.cit.

² - عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2009/2008، ص 07.

³ - يقصد بالطرد وضع البضاعة أو جزء منها أو تجميعها في رباط واحد بقصد نقلها، كما لو وضعت في صناديق تحمل أرقاماً و علامات مميزة فإن كل صندوق في هذه الحالة يسمى طرداً. و يذكر عدد الطرود في سند الشحن و على أساسه تحدد مسؤولية الناقل. أنظر: الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 83.

² - تنطبق الوحدة على التي لا تحمل في الطرود، كالمواد السائلة، المراد بكلمة الوحدة في هذه الحالة، وحدة الوزن المقياس أو الحجم أو الكيل، و تثبت في سند الشحن حتى و لو كانت أجره النقل تستوفى على أساس آخر، أنظر في هذا الواحد رشيد نفسه، ص 84.

أولاً: التحديد القانوني للتعويض في التشريع الجزائري

نظم المشرع الجزائري مسألة تحديد التعويض في المادة 805 ق ب ج³ المعدلة بموجب القانون رقم 05/98، و بناء على أحكام الفقرة 1 من نفس المادة فإن الناقل يستفيد من تحديد التعويض بتوفير مجموعة من الشروط إذ لا يطبق التحديد إلا إذا تبين أن الشاحن أو ممثله لم يصرح بقيمة أو طبيعة البضائع، قبل شحنها على السفينة و أيضاً عدم بيان هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى. فلا يعد الناقل البحري مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة إلا بمبلغ /قدر قانوناً و يكون هو الحد الأعلى للتعويض.

بالإضافة إلى الشروط التي ذكرها المشرع الجزائري في المادة سالفة الذكر، نجد أنه قد فرق بين تحديد التعويض في حالة الهلاك أو التلف عن التعويض في حالة التأخير عن التسليم و حالة النقل بالحاويات. فتقدر قيم التعويض في حالة الهلاك و التلف بمبلغ يزيد عن 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن، و 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام أصيب بالضرر. و في حالة التأخير في التسليم يقدر التعويض بما يعادل مرتين و نصف أجرة النقل. أما في حالة النقل بالحاويات أو وسيلة مماثلة فيأخذ بعدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن لأجل تحديد قيمة التعويض.

ثانياً: التحديد القانوني للتعويض فالاتفاقيات الدولية

نظمت المادة 6 من قواعد هامبورغ⁴ مسألة تحديد التعويض فخصصت البند " أ " من الفقرة الأولى منها لتحديد التعويض عن الهلاك أو التلف إذ حددت مسؤولية الناقل للتعويض عن الخسائر الناتجة عن هلاك و تلف البضائع بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 25 وحدة عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة يهلك أو يتلف. اهتم البند " ب " من الفقرة 1 من نفس المادة بتحديد التعويض في حالة التأخير عن التسليم، فحددت قيمة التعويض بمبلغ يعادل مثلي و نصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ألا يتجاوز هذا المبلغ أجرة النقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع. لتعالج الفقرة الثانية من نفس المادة مسألة الحد الأعلى للتعويض في حالة النقل بالحاويات، بالنظر لما يثيره موضوع الحد الأعلى للمسؤولية في تحديد التعويض من صعوبة في حالة تجمع الطرود أو الوحدات في الحاويات نصت الفقرة على مجموعة من القواعد و هي:

من خلال المادتان 805 ق ب ج، و 6/ 1 ق ه نجد أن المقصود من لفظ الوحدة هي وحدة الشحن، أي الوحدة العضوية للشحن عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى.

1 - كون أن الطرد الكبير و الصغير لا يتساويان في القيمة فإن ضابط الوزن يساعد في حل المشاكل المتعلقة بالقيمة المضبوطة للبضائع مثال حالة نقل الحاويات التي لم يذكر عدد الطرود أو الوحدات المتواجدة فيها ضمن سند الشحن.

2 - جاء ضابط أجرة النقل حسب اتفاقية هامبورغ و التقنين البحري الجزائري، ليحكم قواعد تحديد المسؤولية في حالة تأخر الناقل عن تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول، بمقدار يعادل مرتين الأجرة المستحقة عن نقل البضائع محل الحقد.

3 - أمر رقم 80/76، معدل و متمم بالقانون رقم 05/98، مرجع سابق.

4 - convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Op.cit. Op.cit.

*في حالة استخدام حاويات أو منصات ناقلة، أو أي أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المتعددة و المذكورة في سند الشحن على أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه، تحسب طرودا أو وحدات شحن مستقلة، و في خلاف ما تقدم تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة، وحدة شحن واحدة. و في حالة هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة وحدة نقل مستقلة، و هذا عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل من الأشكال.

نظمت معاهدة بروكسل هذا الموضوع في المادة 5/4 منها¹ فحسب نصها فإن التعويض لا يزيد عن 100 جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين طبيعة البضاعة و قيمتها قبل الشحن و لم يدون في وثيقة الشحن. كما أجازت المادة للناقل أو نوابه أن يتفقوا مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على أن يتفق على مبلغ أقل مما حدد في الاتفاقية و تضيف نفس المادة أن هذا من يعد تخفيفا لمسؤولية الناقل و نقطة لصالحه.

الفرع الثاني

سقوط الحق في تحديد التعويض

يفترض إبداء حسن نية الناقل في تنفيذ التزاماته لأجل الاستفادة من ميزة التحديد القانوني لقيمة التعويض، لكن في حال ما إذا بدر من الناقل أي سلوك يعبر عن مسؤوليته (أولا)، فإنه بهذا يخسر حقه في تحديد التعويض. كما يمكن أن يفقد هذا الحق إذا تبين أن الشاحن صرح بكل البيانات المتعلقة بالبضاعة و دونها في وثيقة الشحن (ثانيا).

أولا: سوء نية الناقل

اهتمت المادة 1/241 من القانون البحري الجزائري² بتنظيم هذا الأمر بحيث تنص على أن:

" لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير بتسليمها، إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه، بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث" بمعنى أن الناقل لا يستفيد من ميزة و حق التحديد إذا بدر منه أو من وكلائه أي فعل أو امتناع أدى إلى إلحاق الضرر بالبضاعة أو بتقاعس و عدم اكتراث منه رغم علمه بأن النتائج ستكون وخيمة. و هذا ما أكدته المادة 3/235

¹ - convention internationale pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance.

Op.cit

² - عد للأمر رقم 80/76، المعدل و المتمم بالقانون 05/98، مرجع سابق.

ق ب ج¹ فلا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل غير مسؤول من قبله. كل هذا أكدته المادة 809 ق ب ج² بنصها:

" لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضاعة نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل، سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع اليقين من حدوث ضرر على الأرجح." هذا ما نصت عليه بدورها قواعد هامبورغ، عملاً بنص المادة الثامنة منها³ فلا يحق للناقل الاستفادة من هذا الامتياز إذا ثبت أن الضرر راجع إلى فعل أو تقصير من قبل الناقل أو بسبب استهتار رغم علمه بأن فعله ستنتج عنه عواقب كارثية تؤدي إلى هلاك أو تلف أو تأخير سيلحق ضرر بالبضاعة.

مما سبق يتضح أن كل من العمد و عدم الاكتراث هما سببان وجيهان يؤديان إلى سقوط حق الناقل في التمسك بالتحديد القانوني للتعويض عن المسؤولية.

ثانياً: تصريح الشاحن بقيمة و طبيعة البضاعة

إدلاء الشاحن بصريح حول طبيعة و قيمة البضاعة يغلق المجال أمام تحديد المسؤولية القانونية للناقل. فإذا قدم الشاحن بيان قبل عملية الشحن يؤدي الاطلاع عليه من قبل الناقل إلى معرفة طبيعة البضاعة، و قيمتها فإن هذا الأخير لا يمكنه أن يتمسك بحق التحديد. على أن يكون البيان واضحاً و محدداً لطبيعة و قيمة البضاعة مما يمكن الناقل من معرفة نوع المكان المناسب الذي يجب أن يعده لأجل استقبال و حفظ البضاعة و ضمان سلامتها طوال الرحلة و من جهة أخرى الائتمان عليها. كما يشترط أن يدرج هذا البيان في سند الشحن، و تمثل حجية البيان في حرمان الناقل البحري من التحديد القانوني للتعويض في دعوى المسؤولية⁴.

1 - عد للأمر رقم 80/76، المعدل و المتمم بالقانون 05/98، مرجع سابق.

2 - مرجع نفسه.

3 - convention des nations unies sur le transport de marchandises pas mer. Op.cit. Op.cit.

4 - أنظر: الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 107.

خاتمة

تبين لنا من خلال دراستنا للموضوع أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع تعد مسؤولية عقدية؛ بحيث يلتزم الناقل بموجب عقد النقل الذي يبرمه مع الشاحن بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر. و تتم هذه العملية بالاستعانة بمجموعة من الأشخاص، الذين يتدخلون بشكل مباشر أو غير مباشر في تنفيذ عقد النقل. سواء في الجانب التقني و التنفيذ، و هم كل من يتدخل أثناء الرحلة البحرية. أو الذين يهتمون بالجانب الإجرائي في المسائل المتعلقة بالجانب الإداري للعملية، و هم الأشخاص الذين يشتغلون في الجانب البري سواء في موانئ الانطلاق أو الوصول. هذا ما يرتب جملة من الالتزامات، بتنفيذها يكون الناقل قد حقق النتيجة المرجوة من إبرام عقد النقل. يكفي أن يثبت من له حق في البضاعة عدم التنفيذ الصحيح للعقد، حتى تثبت المسؤولية على عاتق الناقل.

تبدأ مسؤولية الناقل بمجرد استلامه للبضاعة، و لا يستطيع التخلص منها إلا بعد تسليمها للمرسل إليه بحالة جيدة، مثلما وردت في سند الشحن. خلافا لذلك فإن المسؤولية تبقى لصيقة متصلة بالناقل، إلى أن يثبت أن الأضرار لم تكن نتيجة لأخطائه بل تعود لأسباب أجنبية.

توجب علينا الإشارة إلى أن المسؤولية لا تنقضي بالتسليم و إنما العقد هو الذي ينقضي مباشرة بعد التسليم، فالمسؤولية تستمر إلى غاية التأكد من سلامة البضاعة مثلما وضح أعلاه.

عرفنا من خلال الدراسة أن مسؤولية الناقل، تقوم على أساس الخطأ المفترض فالمدعي بالخطأ ليس مطالب بإثبات ارتكاب الناقل للخطأ و إنما هو مطالب بإثبات الضرر. و لكي يتحمل الناقل المسؤولية يجب أن تكون هناك علاقة سببية بين خطأ الناقل و الضرر اللاحق بالبضاعة.

ثبوت مسؤولية الناقل تحيلنا إلى دعوى مسؤولية، بحيث أن كل شخص له حق في البضاعة أو كل من تضرر من فعل الناقل، يجوز له مطالبة هذا الأخير بالتعويض و ذلك بالجوء إما للقضاء أو التحكيم للنظر في النزاع.

سعيًا للحفاظ على حقوق الناقل، فإن المشرع الجزائري و الاتفاقيات الدولية أقرّوا حماية لصالح الناقل بهدف إرساء توازن بين الأطراف هذا من خلال الإعفاءات التي وضعت لتخليص الناقل من المسؤولية. و أيضا ما يعرف بالتحديد القانوني لقيمة التعويض التي يلتزم الناقل بدفعها.

من خلال الدراسة لاحظنا بعض الفراغات و التناقضات التي ارتأينا تسليط الضوء عليها، اعتبارا أن موقف المشرع الجزائري كان غامضا بالنسبة لمسألة التأخير بحيث أنه لم يحدد المدة اللازمة للتسليم في حالة غياب اتفاق بين الأطراف حول تاريخ التسليم. فاكتمل بالنص على أنه في

حالة غياب اتفاق عن ميعاد التسليم فيتعين على الناقل تسليم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيها ناقل في ظروف مماثلة.

بخصوص المدة المتعلقة بالإخطار فمن المفضل لو أن المشرع الجزائري قام بتوسيع المدة عوضاً عن الإبقاء على آجال ثلاث أيام. فقد يحدث أن يطرأ أمر على المرسل إليه أو الناقل يحول دون بلوغ الإخطار لهذا الأخير فعوضاً من القيام بالإجراءات وسط ضغوطات بفعل المهلة التي تعتبر جد قصيرة يفضل تمديدها حتى لا يكون هناك ضغط على كلا الطرفين و ضماناً لبلوغ الإخطار في ظروف مناسبة.

كما نلتمس تناقضات في أحكام الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بمسألة تحديد التعويض، حول أنها قد أشارت إلى وجوب غياب لتحديد طبيعة البضاعة أو قيمتها من قبل الشاحن حتى يستفيد من ميزة تحديد التعويض. إلا أنه بالعودة إلى بنود سند الشحن، نجد أن ذكر كل البيانات الخاصة بالبضاعة أمر ضروري و أساسي و إلا فإن الوثيقة لن تكون صحيحة.

قائمة المراجع:

. أولا: باللغة العربية

I. الكتب:

- 1- أحمد شريف الطباخ، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
- 2- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- 3- العربي بوتعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010.
- 4- بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، عقود النقل- مسؤولية الناقل- دعوى المسؤولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.
- 5- جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989.
- 6- عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة و الخاصة لقبول الدعوى بين النظري و التطبيق، الطبع الثانية، دار هومة، الجزائر، 2006.
- 7- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 8- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1997، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 9- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، 1995.
- 10- لطيف جبر كوماتي، مسؤولية الناقل البحري، دار العملية للنشر و التوزيع، عمان، 2001.
- 11- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- 12- محمد صبري سعدي، شرح القانون المدني الجزائري، دار الهدى، 1991.
- 13- محمود بريري، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.

- 14- **محمود شحماط**، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
- 15- **محمود محمد عبابنة**، عقد النقل، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2015.
- 16- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.
- 17- **هاني دويدار**، النقل الجوي و البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008.

II. الرسائل و المذكرات الجامعية:

أولاً: الرسائل:

- 1- **بسعيد مراد**، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2021.
- 2- **بن عصمان جمال**، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009.
- 3- **بلباقي بومدين**، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، فرع قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.
- 4- **دمانة محمد**، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل درجة دكتوراه في القانون، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.
- 5- **زكراوي حموادي**، نظام المناولة و التشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة دكتوراه، قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019.
- 6- **شتوان حياة**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.
- 7- **لكحل صالح**، مدى انسحاب الدولة من الحقل الاقتصادي في الجزائر، رسالة لنيل درجة دكتوراه في العلوم تخصص القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 14 ماي 2018.

ثانيا: المذكرات :

- 1- أكلي ليندا، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية، قانون النشاطات البحرية و الساحلية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2016/06/28.
- 2- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.
- 3- بن دومية سعيدة، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة وهران، 2013.
- 4- بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق ، فرع قانون خاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2010.
- 5- خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري (التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009.
- 6- شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل 1924 و القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة ماجستير في القانون، فرع قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006.
- 7- طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010.
- 8- عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2009.
- 9- كاتيا عصام الصمدي، حالات مسؤولية الناقل، البحري عن نقل البضائع، في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، فرع قانون خاص، الأردن، جامعة الشرق الأوسط، 2017.
- 10- لعماري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون دولي عام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2010.

11- مروك جميلة، الاستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية و مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة قانونية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 2002.

III. المقالات

1- بوزوينة محمد ياسين، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 05، العدد 08، 2014، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، مخبر القانون البحري و النقل، ص ص 213 - 225.

2- بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، نشرة القضاء، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق، وزارة العدل، العدد 65، 2010، ص ص 179 - 244.

3- بن جيلالي سميرة، مدة مسؤولية الناقل البحري على ضوء الاتفاقيات الدولية و القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 03، العدد 05، 2015، ص ص 289 - 298.

4- بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 03، العدد 07، 2012، ص ص 312 - 325.

5- تيزة خديجة، استقلالية أجرة الحمولة البحرية عن السفينة في عقد النقل البحري، دفاتر السياسة و القانون، المجلد 13، العدد 02، 2021، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، ص 44. www.scholar.google.com.

6- عباس زياد كامل السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة آفاق للعلوم، المجلد 06، العدد 01، 2021، كلية المأمون الجامعة قسم القانون، العراق، ص ص 247 - 278.

7- فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري و في اتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35، 2011، جامعة أحمد دراية، أدرار، ص ص 46 - 72.

8- محمد أمين شيخي، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، مجلد 3، العدد 01، 2014، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ص 100، Www.aspj.cerist.dz.

9- محمد داود، الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و الإجازة و الخبرة للملاحين STCW، الدومان البحر، 2016/05/04، www.aldouman.com.

- 10- الدكتور محمد هواش- الدكتورة ريم عبود، القانون الدولي للبحار، من منشورات الجامعة الافتراضية السورية، الجمهورية العربية السورية 2018، <https://pedia.svuonline.org>.
- 11- مراد الشوابكة، عالم البحار و المحيطات، بحار و محيطات، www.mawoo3.com.
- 12- هادف محمد صلاح، التزامات و مسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاء، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق، وزارة العدل، 2010، ص ص 63 - 176.
- 13- يخلف توري، تسوية النزاعات الدولية بالطرق السلمية، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الاقتصادية، المجلد 07، العدد 02، 2018، ص ص 289 - 311.

IV- النصوص القانونية

أولاً: النصوص التشريعية

- 1- أمر رقم 58-75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن التقنين المدني، ج, ر, ج, ج, عدد 78 صادر في 30 سبتمبر 1975، المعدل و متمم.
- 2- أمر رقم 59-75 مؤرخ في 1975 يتضمن القانون التجاري، ج, ر, ج, ج, عدد 101، الصادرة بتاريخ 1975/12/19، المعدل و المتمم.
- 3- أمر رقم 80-76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج, ر, ج, ج, عدد 29، صادرة في 10 أبريل 1977، المعدل و المتمم.
- 4- أمر رقم 07-95 مؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، ج, ر, ج, ج, عدد 13، لسنة 1995، المعدل و المتمم.
- 5- القانون رقم 05/98 يعدل و يتمم الأمر 80/76، ج, ر, ج, ج, عدد 47، صادرة في 27 جوان 1998.
- 6- قانون رقم 09-08 مؤرخ في 18 صفر 1924، الموافق ل 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج.ر.ج. ج. عدد 21، صادرة في 23 فيفري 2008.

ثانيا: النصوص التنظيمية

1- المرسوم 88-171 المؤرخ في 02 صفر 1409، الموافق ل 13 سبتمبر 1988، المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، ج,ر,ج, ج, عدد 37 الصادرة في 03 صفر 1409 الموافق ل 14 سبتمبر 1988.

2- المرسوم رقم 04-71 مؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 24 أوت 1924 معاهدة بروكسل، ج, ر, ج, ج, عدد 28، صادرة بتاريخ 03 افريل 1964.

3- المرسوم رقم 05-102، المؤرخ في 15 صفر 1426 الموافق ل 26 مارس 2005، يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، ج, ر, ج, ج, عدد 22، لسنة 2005.

V- القرارات القضائية

1- المحكمة العليا، الصادر عن غ, ت, ب، الصادر في 1989/04/30، قضية (ش. و.ت.ن و من معه) ضد (ش.ج.ب و من معها)، ملف 54006، مجلة المحكمة العليا، عدد 03، الصادر في 1991، ص ص 81-110.

2- قرار المحكمة العليا، الصادر عن غ, ت, ب، الصادر في 2002/03/05، قضية (أش ك و من معها) ضد (الديوان الوطني المهني للحبوب و من معه)، ملف 271334، مجلة المحكمة العليا، العدد 01، 2004، ص ص 153-199.

3- المحكمة العليا، غ, ت, ب، الصادر في 2007/06/06، قضية (ق ج) ضد (مؤسسة ميناء بجاية)، ملف رقم 445925، مجلة المحكمة العليا، عدد 02، 2007، ص 293 ص 369.

4- قرار المحكمة العليا، الصادر عن غ, ت, ب، بتاريخ 2011/02/03، قضية (شركة كنان ماد) ضد (الشركة ذات الاسهم تيكسير دوغات انجري هاري كنستر يكوس)، ملف رقم 694544، المجلة القضائية، العدد الأول، 2013 ص ص 183-220.

5- قرار المحكمة العليا، الصادر عن غ, ت, ب، الصادر في 2001/06/20، قضية شركة (س ن) ضد (الشركة الجزائرية لتأمينات النقل)، ملف 252824، المجلة القضائية، عدد 02، 2003، ص ص 181 - 218.

- 6- قرار المحكمة العليا، الصادر عن غ, ت, ب, الصادر في 10 ماي 1992، قضية (ش.ك.س) ضد (ش.ج.ت.و.ن)، ملف رقم 02، 13:32، 2021/07/89781، www.avocats-sba.dz.
- 7- قرار المحكمة العليا، الصادر عن غ, ت, ب, الصادر بتاريخ 18 أبريل 1994، قضية (الشركة الجزائرية للتأمينات و إعادة التأمين) ضد (الشركة المغلفة للنقل البحري)، ملف رقم 120633، 18:07، 2021/07/11، www.coursupreme.dz.
- 8- قرار المحكمة العليا، الصادر عن غ, ت, ب, الصادر بتاريخ 17/12/1996، قضية (و.ب.ل.ن) ضد (ش.ج.ت.و.ن)، ملف رقم 145013، www.coursupreme.dz.
- 9- قرار المحكمة العليا، الصادر عن غ, ت, ب, الصادر في 22/07/1997، قضية (ع.ن) ضد (ش.ج.و.ب)، ملف رقم 153252، 12:11، 2021/05/13، www.coursupreme.dz.
- 10- قرار المحكمة العليا، الصادر عن غ, ت, ب, الصادر في 18/01/2000، قضية (ش.ك.ش) ضد (ش.ج.ت.و.ن و من معها)، ملف رقم 199632، نقلا من: منظمة المحامين سيدي بلعباس – الموقع الرسمي- www.avocats-sba.dz.
- 11- قرار المحكمة العليا ، الصادر عن غ ت ب، الصادر بتاريخ 07/06/2006 ، قضية (سلومان نيبتون) ضد (الشركة الجزائرية لتأمينات النقل و من معها)، ملف رقم 356555، www.avocats-sba.dz.

■ ثانيا: باللغة الفرنسية

I. LES OUVRAGES

1- **VIALARD Antoine.** Droit maritime ; presse universitaire de France 1997.

2- **MONTAS Arnaud.** Droit maritime. 2^e édition. Vuibert. 1997.

II. LES THESE

1- **BOUKHARI Rym.** Le contrat de transport maritime de marchandises sous connaissance contentieux. France-Algérie. Thèse pour l'obtention de Doctorat en Droit. Droit des affaires. L'université Paris 1 PANTHEON-SORBONNE. 26/04/2017.

2- BOUKHATIMA Fatima, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales ,Thèse doctorat en droit, Université d'Es-Senia. Oran. Algérie. 2002.

3- HOU Wei. La liberté contractuelle en droit des transports maritime de marchandises. Thèse de Doctorat. Université PAUL CEZANNE-ALX-MARSELLE 3. Ecole Doctorat. Sciences juridiques et politique. France. 20/12/2010. P319

III. ARTICLES

1- AMMAR Daniel, " Droit maritime –droit de fréteur- LOI applicable Convention de ROME " Revue de jurisprudence commerciale ancien journal des agrées N°1. Janvier. Paris. 1999, PP 185 -214.

2- VIALARD Antoine, Transports maritimes, responsabilité du transporteur de marchandises, Juris-Classeur de responsabilité civile, Editions du Juris-Classeur, Paris, 1994. PP 12- 40.

3- BAZTAMI Mohamed, La Responsabilité Du Transporteur Maritime, Revue de la Doctrine et la loi, Vol 8.0, N°30, 2015, pp 147-169.

IV. CONVENTIONS

1- Convention Internationale du 25 out 1924 ; pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (avec protocole de signature) conclue à Bruxelles le 25 out 1924. Entrée en vigueur 28 novembre 1954. Date de publication 28 novembre 1954. Office Suisse de la navigation maritime. Référence RO1954776.

2- Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer. Règles de HAMBOURG 1978. CNUDCI. Cote AICN.9/306

3- Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. Règles de Rotterdam 2009. Ouverture a la signature le 23 septembre 2009 a Rotterdam (Pays-Bas) . C.N.105.2013.TREATIES-XI.D.8.

الفهرس

01.....	مقدمة
05.....	الفصل الأول: أحكام مسؤولية الناقل البحري
06.....	المبحث الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع
06.....	المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع المتعلقة بالسفينة
06.....	الفرع الأول: تقديم السفينة المتفق عليها
07.....	أولاً: تعلق الأمر بعقد إيجار السفينة
07.....	ثانياً: تعلق الأمر بعقد نقل بحري
08.....	الفرع الثاني: إعداد السفينة قابلة للإبحار
10.....	الفرع الثالث: وضع السفينة تحت تصرف الشاحن
10.....	أولاً: حالة عقد الإيجار
11.....	ثانياً: حالة عقد النقل البحري
11.....	المطلب الثاني: التزامات الناقل فيما يخص البضاعة
11.....	الفرع الأول: استلام البضاعة
11.....	أولاً: مكان استلام البضاعة
12.....	ثانياً: ميعاد استلام البضاعة
13.....	الفرع الثاني: شحن البضائع على سطح السفينة
14.....	أولاً: أنواع الشحن
14.....	ثانياً: شروط الشحن
14.....	ثالثاً: على من تقع مسؤولية الشحن
15.....	الفرع الثالث: رص البضاعة
15.....	أولاً: تعريف عملية الرص
15.....	ثانياً: طبيعة خطأ الرص
16.....	الفرع الرابع: الالتزام بتفريغ و تسليم البضاعة
16.....	أولاً: تفريغ البضاعة
17.....	ثانياً: تسليم البضاعة
18.....	المبحث الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
18.....	المطلب الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
18.....	الفرع الأول: بداية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل

- أولاً: تحديد بداية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل وفقاً للتشريع الجزائري.....19
- ثانياً: تحديد بداية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل وفقاً للاتفاقيات الدولية.....19
- الفرع الثاني: نهاية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري.....22
- أولاً: نهاية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل وفقاً للتشريع الجزائري.....22
- ثانياً: نهاية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل وفقاً للاتفاقيات الدولية.....23
- المطلب الثاني: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.....25
- الفرع الأول: أوجه مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....26
- أولاً: الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي.....27
- ثانياً: مسؤولية في النقل المتتابع و النقل المختلط.....29
- الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري بالنسبة للأشخاص المساعدين له.....32
- أولاً: الأشخاص البحريون.....32
- ثانياً: الأشخاص البريون.....35
- الفصل الثاني: جزاء إخلال الناقل البحري للبضائع بالتزاماته.....39
- المبحث الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....40
- المطلب الأول: قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....41
- الفرع الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.....41
- أولاً: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري.....41
- ثانياً: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع حسب الاتفاقيات الدولية.....42
- الفرع الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....43
- أولاً: ركن الخطأ.....43
- ثانياً: ركن الضرر.....45
- ثالثاً: العلاقة السببية.....47
- المطلب الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....48
- الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....48
- أولاً: أصحاب الحق في رفع الدعوى.....48
- ثانياً: الطرف الذي ترفع ضده الدعوى.....51
- الفرع الثاني: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....54
- أولاً: اللجوء إلى الخبرة.....54
- ثانياً: الإخطار.....55
- الفرع الثالث: اختصاص النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....63

أولاً: الاختصاص القضائي للنظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....	64
ثانياً: التحكيم و تخصص النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....	68
الفرع الرابع: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....	70
أولاً: ميعاد و آجال التقادم و بدأ السريان.....	70
ثانياً: تمديد آجال التقادم.....	71
المبحث الثاني: القيود الواردة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....	73
المطلب الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....	73
الفرع الأول: الإعفاءات القانونية للمسؤولية.....	73
أولاً: الإعفاءات في القانون الجزائري.....	73
ثانياً: الإعفاءات القانونية في الاتفاقيات الدولية.....	76
الفرع الثاني: الإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية.....	76
أولاً: الإعفاءات الاتفاقية في التشريع الجزائري.....	76
ثانياً: الإعفاءات الاتفاقية في الاتفاقيات الدولية.....	77
المطلب الثاني: أحكام تحديد التعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....	78
الفرع الأول: التحديد القانوني للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....	78
أولاً: تحديد التعويض في القانون الجزائري.....	78
ثانياً: تحديد التعويض في الاتفاقيات الدولية.....	79
الفرع الثاني: سقوط الحق في تحديد التعويض.....	80
أولاً: سوء نية الناقل.....	80
ثانياً: التصريح الصحيح للشاحن بقيمة و طبيعة البضاعة.....	81
خاتمة.....	82
قائمة المراجع.....	84
فهرس العناوين.....	93

ملخص:

تركز هذه الدراسة على مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، في القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية. إذ تبين الدراسة أن عقد النقل البحري، يبرم بين الناقل الذي يلتزم بنقل بضاعة معينة عن طريق البحر و إيصالها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، و بين الشاحن الذي يتعهد بدفع أجرة الحمولة. فيتحمل الناقل المسؤولية عن كل الأضرار التي تمس البضاعة و هي تحت عهده.

رغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام العقد إلا أنه يتدخل في حال تعرض البضاعة لأي هلاك أو تلف. فيحق له مساءلة الناقل عن أي ضرر قد يصيب البضاعة وتحريك دعوى ضده.

Cette étude est porte sur la responsabilité du transporteur maritime de marchandises, par rapport au droit maritime algérien, et les conventions internationales.

Premièrement, l'étude montre que le contrat de transport maritime est conclu entre le transporteur qui est obligé de transporter certaines marchandises par mer, du port de chargement au port de déchargement, et entre le chargeur qui s'engage a payer le fret.

En suite, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendent laquelle les marchandises sont sous sa garde.

Bien que le destinataire ne soit pas partie au contrat, il intervient en cas de perte ou d'avarie des marchandises. Comme il a le droit d'intenter une action contre le transporteur sur tous les dommages causé aux marchandises.

كلمات دالة :

مسؤولية الناقل البحري للبضائع, القانون البحري الجزائري , الاتفاقيات الدولية, عقد النقل البحري، الناقل، البضاعة، ميناء الشحن، الشاحن، أجرة الحمولة ، الأضرار ، المرسل إليه، رفع الدعوى.